Mahnke

Die

Seeschifffahrt Preußens,

eine

systematisch geordnete Sammlung aller auf dieselbe Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse,

dargestellt

von

C. Mahnke,
Polizei-Assessor.

Stettin 1855.
Im Selbstverlage des Verfassers
und
in Commission bei R. Graßmann.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit hat den Zweck, den Preußischen Schiffern ein übersichtliche Zusammenstellung aller derjenigen gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse zu geben, welche sich auf das Gewerbe der Seeschifffahrt beziehen und wird hoffentlich nicht ohne Nutzen bleiben, da es bisher an einer solchen Sammlung gefehlt hat.

Dieselbe wird aber auch für Rheder und Befrachter, so wie für Beamte und Consule fremder Staaten eine willkommene Gabe sein.

Das bedeutende, theilweise nur mit vieler Mühe beschaffte Material ist in der Weise geordnet, daß mit den Vorschriften hinsichtlich der Erbauung der Seeschiffe begonnen und mit den Bestimmungen über Strandungsfälle und Schiffbrüche geendet ist.

Zur Vermeidung einer übermäßigen Ausdehnung, welche nicht ohne Einfluß auf den Preis des Werkes hätte bleiben können und mit Rücksicht auf den nächsten Zweck, sind die Vorschriften wegen Prüfung der Seeschiffsbaumeister, der Seeschiffer und Seesteuerleute nicht mit aufgenommen.

Ebenso hat rücksichtlich der wünschenswerthen Raumersparniß alles beseitigt werden müssen, was sich auf die Ausübung der Flußschiffahrt auf dem Rheine bezieht.

Auch die Aufnahme der Handels und Schifffahrts-Verträge Preußens und des Zollvereins ist unterblieben. Es fehlt indessen nicht an Sammlungen derselben [1]) und da die Kenntniß der auf Handel und Schiffahrt

1) C. A. v Kamptz. Die Handels- und Schifffahrts-Verträge des Zollvereins ꝛc. Braunschweig 1845. und Handbuch für preußische Konsularbeamte. Berlin 1847.

bezüglichen Grundgesetze fremder Länder zum Verständniß der mit denselben geschlossenen Handelsverträge nothwendig ist, so würde die Mittheilung der zur Aneignung dieser Kenntniß erforderlichen Materialien, der vorliegenden Sammlung eine übermäßige Ausdehnung gegeben haben.

Ueber die innere Einrichtung des Buches giebt das vorgedruckte Inhaltsverzeichniß nähere Auskunft.

Stettin, im Mai 1854.

Inhalts-Verzeichniß.

Erste Abtheilung.

Von dem Baue der See- und Dampfschiffe.

Titel I.

Gewerbebefugniß und Qualifikation der Seeschiffsbaumeister.

1. Schon das Gewerbe-Steuer-Edikt vom 2 November 1810 — Ges.-S. 1810 S. 84 — führt im §. 21 die Seeschiffs-Zimmerleute unter den Personen auf, welchen der Gewerbeschein nicht ohne Nachweis ihrer Befähigung zu ertheilen ist.

Die Verordnung vom 9. Februar 1849 — Ges.-S. 1849 S. 99 — bestimmt im §. 24, daß Schiffszimmerleute sich über die Befähigung zum selbstständigen Betriebe ihres Handwerks durch das im §. 45 der Allg. Gewerbe-Ordnung v. 17. Jan. 1845 — Ges.-S. 1845 S. 41 — vorgeschriebene Zeugniß der Regierung auszuweisen haben.

2. Hinsichtlich der Prüfung der Seeschiffsbaumeister verweist der §. 46 der Allg. Gew.-Ordn. auf die Anordnungen der K. Ministerien, und das Minist.-Rescr. vom 24. Oktober 1845 — M.-B. d. i. V. 1845 S. 357 — bestimmt, daß es bei den bereits bestehenden Prüfungs-Vorschriften sein Bewenden behalten soll.

Diese Vorschriften sind in der, mittelst Cirkular-Reskr. des K. Handelsmin. v. 26. Febr. 1824 mitgetheilten Instruktion vom 26. Febr. 1824 — v. Kamptz Ann. XV. 808 — 4.63 — enthalten, auf welche hier verwiesen wird.

Titel II.

Die Bewilligung von Schiffsbau-Prämien.

1. Cirkular-Reskript der K. Ministerien d. Finanzen und für Handel, G. u. öffentl. Arbeiten v. 24. Juni 1848 an die K. Regier. zu Königsberg, Danzig, Cöslin, Stettin und Stralsund und an die K. Prov.-Steuer-Dir. zu Königsberg, Danzig und Stettin.

Die K. Regierung empfängt hierbei in beglaubter Abschrift einen Allerhöchsten Erlaß vom 24. v. M. (Anlage *a.*) die Prämien-Bewilligungen für den Bau und die Ausrüstung hölzerner Seeschiffe betreffend, mit der Anweisung, solche durch Ihr Amtsblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringen und gleichzeitig den Handels-Vorständen, resp. Behörden derjenigen Orte, wo sich Schiffsbauwerfte befinden, von dem Inhalte derselben Mittheilung zu machen.

In Beziehung auf die Ausführung der darin enthaltenen Bestimmungen hat die K. Regierung Folgendes bekannt zu machen:

1. Derjenige, welcher den Bau eines hölzernen Seeschiffes im Inlande beginnt, hat in dem Falle, wenn dasselbe nach dem Bauplane eine Tragfähigkeit v. 25 Normallasten und darüber erhalten und dafür eine Schiffsbauprämie in Anspruch genommen werden soll, bei der Regierung desjenigen Bezirks, in welchem das Schiff erbaut wird, eine vorläufige Anzeige von der Unternehmung des Baues unter Angabe der Tragfähigkeit, welche für das zu bauende Schiff in Aussicht genommen wird, und des Zeitpunkts, wann das Schiff nach dem Bauplane ausgerüstet sein soll, zu machen. Wer diese Angabe, welche lediglich die Bereitstellung des Prämienbetrages zum Zwecke hat, unterläßt, hat sich demnächst nach Ausrüstung des Schiffes die etwaige Verzögerung der Prämienzahlung selbst beizumessen.

2. Wer hiernächst die Zahlung der Bauprämie in Anspruch nimmt, hat den Antrag bei derjenigen Regierung zu machen, in deren Bezirke das Schiff erbaut ist und beizufügen:

a) den Meßbrief des Schiffes,

b) ein von der Hafen- oder Schifffahrts-Polizei-Behörde bescheinigtes Attest des Schiffbaumeisters darüber, daß das Schiff zur Seefahrt völlig ausgerüstet sei.

Die diese Erklärung bescheinigende Behörde hat zuvörderst das Schiff zu besichtigen und ihre Bescheinigung nur dann zu ertheilen, wenn ihr gegen die Erklärung des Schiffbaumeisters kein Bedenken entsteht.

Ist das Schiff zur Zeit der Bekanntmachung des Allerhöchsten Erlasses durch das Amtsblatt des Reg.-Bez. zwar schon gebaut, aber noch nicht vollständig ausgerüstet, so bedarf es der vorhergehenden Anmeldung (zu 1) nicht; in dem von dem Schiffsbaumeister auszustellenden Atteste ist aber zu bescheinigen, daß das betreffende Schiff zu der gedachten Zeit noch nicht in Gebrauch genommen und noch nicht vollständig ausgerüstet gewesen sei. Die amtliche Bescheinigung ist dann auch auf diese Thatsachen zu richten.

Die K. Regierung hat demnächst die Zahlung der Bauprämie, unter Beifügung dieser Zeugnisse, bei den unterzeichneten Ministerien in Antrag zu bringen.

Dem Herrn Prov.-Steuer-Direktor ist von dem Inhalte des Allerhöchsten Erlasses Kenntniß gegeben worden. Berlin, den 24. Juni 1848.

Der Finanzminister. Im Auftrage. Ministerium f. Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten.
Kühne. v. Patow.

a.

Auf den Antrag vom 7. Mai d. J. will ich zur Beförderung des Schiffsbaues auf inländischen Werften, für den Bau und für die Ausrüstung hölzerner Seeschiffe, Prämien bewilligen, und ermächtige Sie, den Finanzminister, demjenigen, welcher im Inlande ein solches Schiff erbauet und ausrüstet, nach der Tragfähigkeit desselben 6 Thlr. für jede Normallast, wenn das Schiff groß ist

von 25 bis 50 Normallasten,

und überdies bei größeren Schiffen,

4 Thlr. für jede weitere Normallast	über 50	bis zu 75	Normallasten
3 - - - -	- 75	- - 100	
$2\frac{1}{3}$ - - - -	- 100	- - 150	
$3\frac{1}{3}$ - - - -	- 150	- - 200	
3 - - - -	- 200	- -	

zahlen zu lassen. Diese Begünstigung, von welcher Fahrzeuge von weniger als 25 Normallasten Tragfähigkeit ausgeschlossen bleiben, soll auch auf die bei Bekanntmachung dieser Meiner Ordre bereits in den Bau genommenen Schiffe, sowie auf diejenigen Schiffe Anwendung finden, welche zu dieser Zeit zwar schon gebaut, aber noch nicht vollständig ausgerüstet sind. — Ist das zu dem Bau des Schiffs zu verwendende Stangen-Kupfer zollfrei abgelassen, so ist für jeden Centner des letztern der Betrag von 1 Thlr. 20 Sgr. von der Prämie in Abzug zu bringen.

Sanssouci, den 24. Mai 1848.

Friedrich Wilhelm.
Hansemann. v. Patow.

An
den Staats- und Finanzminister Hansemann und das
Ministerium für Handel, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten.

(Min.-Bl. d. i. Verw. 1848. S. 236.)

Dazu:

2. Bekanntmachung der K. Regierung zu Stettin vom 14. November 1848.

Nach unserer Bekanntmachung v. 4. Juli d. J. (Amtsbl. No. 28 S. 213) [1]) betreffend die Bewilligung von Schiffsbauprämien, ist bei der zu beanspruchenden Zahlung dieser Prämien das Meß-Attest des neu erbauten Schiffes einzureichen.

Diese Bestimmung ist durch das Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten mit Rücksicht darauf, daß die Schiffe, wenn ihnen das Meß-Attest fehlt, am Ausgehen verhindert werden, dahin abgeändert, daß für die Folge statt des Original-Meß-Attestes eine gerichtlich oder notariell beglaubigte Abschrift desselben einzureichen ist.

(Amtsblatt pro 1848. Nr. 47. S. 388/9.)

3. Bekanntmachung des K. Ministeriums der Finanzen vom 24. Oktober 1853 — betreffend die mit dem 1. Januar 1854 in Wirksamkeit tretenden Bestimmungen wegen Bewilligung einer Zollvergütung für die zum Bau ꝛc. von Seeschiffen erforderlichen metallenen Materialien.

In Gemäßheit einer zwischen den Zollvereinsstaaten getroffenen Vereinbarung zur Beförderung des Baues von Seeschiffen, treten vom 1. Jan. 1854 ab folgende Bestimmungen in Wirksamkeit:

§. 1. Denjenigen, welche Seeschiffe im Inlande bauen und ausrüsten oder repariren, soll für die hierzu erforderlichen metallenen Materialien eine angemessene Zollvergütung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen bewilligt werden.

§. 2. Als Seeschiffe (§. 1) werden alle nicht blos zur Stromfahrt geeignete Wasserfahrzeuge betrachtet, welche mit einem festen seefähigen Deck versehen sind.

§. 3. Die Bewilligung erfolgt dergestalt, daß, auf Nachweis der wirklichen Verwendung, der Zoll für die im fertigen oder vorgearbeiteten Zustande vom Auslande bezogenen Bau- und Ausrüstungsgegenstände oder, falls dieselben im Inlande angefertigt sind, für das dazu erforderliche, vom Auslande bezogene Metall erlassen wird.

§. 4. Bei Neubauten soll für solche Gegenstände, welche zu den im fertigen Schiffe nachweisbaren (Anlage A.) nicht gehören, oder für das dazu erforderliche Material der Zollerlaß bestimmte, nach der Tragfähigkeit des Schiffes abgemessene Beträge nicht übersteigen,

§. 5. Das unter A. beiliegende Verzeichniß enthält diejenigen metallenen Bau- und Ausrüstungsgegenstände, deren Verwendung bei Neubauten und Reparaturen von Seeschiffen als speziell nachweisbar angenommen wird.

Das Gewicht des zur Anfertigung dieser Gegenstände zollfrei einzulassenden Materials ermittelt sich aus deren Nettogewichte im fertigen Zustande, und dem in dem Verzeichniß angegebenen Prozentzuschlage zu demselben.

Sollte in Folge von Fortschritten des Schiffbaues der eine oder andere speziell nachweisbare Gegenstand, welcher bei Ermittelung der im §. 6 erwähnten höchsten Beträge nicht schon berücksichtigt ist, beim Schiffbau in Gebrauch kommen, so wird Bestimmung darüber getroffen werden, ob ein solcher Gegenstand gleich den in der Anlage A. aufgeführten behandelt werden kann.

§. 6. Die Anlage B. enthält die Nachweisung der höchsten Beträge, welche im Falle des Neubaues, je nach der Tragfähigkeit des Schiffes, für die nicht speziell nachzuweisenden Bau- und Ausrüstungsgegenstände als Zollvergütigung gewährt werden kann.

Diese Beträge werden bei einer Veränderung der jetzigen Tarifsätze für Eisen, einer dieser Veränderung entsprechenden anderweiten Feststellung unterworfen werden.

Wenn bei eisernen Schiffen die in der Anlage B. enthaltenen Beträge für die zu verzollenden Eisenbestandtheile, die der Bau, außer den eisernen Platten und Blechen, erfordert, einen angemessenen Ersatz nicht gewähren sollten, so wird nach Befinden bei dem Neubau solcher Schiffe die zollfreie Verabfolgung, auch der übrigen Baumaterialien, unter Anordnung der nach Bewandtniß jedes einzelnen Falles anzuordnenden Kontrol-Maßregeln, ohne die vorgedachte Beschränkung bewilligt werden.

§ 7. Bei Bewilligung der Zollvergütung kommt folgendes Verfahren zur Anwendung.

1) Wer die Zollvergütung für die zum Neubau oder zur Reparatur eines Seeschiffes erforderlichen metallenen Materialien in Anspruch nehmen will, muß vor dem Beginn der betreffenden Arbeiten dem Provinzial-Steuer-Director, in dessen

1) Durch die qu. Bekanntmachung ist der Inhalt der Kab.-Ordre v. 24. Mai 1848 und des obigen Minist.-Reskr. vom 24. Juni 1848 angeordnetermaßen mitgetheilt.

Verwaltungs-Bezirke das Schiff gebaut oder in Reparatur genommen werden soll, davon Anzeige machen und ihm, durch Einreichung einer Declaration, nach dem unter C. beiliegenden Muster, die darin angeordnete Beschreibung des Schiffes, so wie die Nachweisung derjenigen metallenen Bau- und Ausrüstungs-Gegenstände liefern, welche dazu verwendet, und entweder im fertigen, beziehungsweise vorgearbeiteten Zustande vom Auslande bezogen oder, sei es in eigener oder fremder Werkstätte, aus ausländischem Metall angefertigt werden soll.

2) Diejenigen von den im Verzeichniß A. (§. 5) unter den Nummern 1 bis 27 und 28, b. und d. aufgeführten Gegenstände, welche der Schiffbauer im fertigen oder vorgearbeiteten Zustande vom Auslande bezieht, muß er der Zollabfertigungsstelle, in deren Bezirke der Bau oder die Reparatur ausgeführt werden soll, mit einer auf die einzelnen Positionen der vorerwähnten Declaration hinweisenden besonderen Anmeldung zur Eingangs-Abfertigung vorführen. Die gedachten Gegenstände werden sodann nach der Abfertigung in ein Konto-Register nach Stückzahl und Gewicht eingetragen, mit einem Erkennungsstempel bezeichnet und gegen die Empfangs-Bescheinigung des Schiffsbaumeisters, welche zugleich das Anerkenntniß des bei nicht declarationsmäßiger Verwendung zu entrichtenden tarifmäßigen Eingangszolles enthält, zollfrei abgelassen.

Von der declarationsmäßigen Verwendung überzeugt sich die Steuerbehörde, je nachdem die Gegenstände im fertigen Schiffe zu erkennen sind oder nicht, nach Vollendung oder während des Baues. Auf Grund der hierüber aufzunehmenden Verhandlungen, erfolgt demnächst die zollfreie Abschreibung der Gegenstände im Konto-Register.

3) Sollen die unter 2 gedachten Gegenstände im Inlande gefertigt werden, so werden die dazu vom Auslande bezogenen Metalle auf die, die anzufertigenden Gegenstände unter Hinweisung auf die Declaration (1) genau bezeichnende Anmeldung des Schiffsbaumeisters, gegen dessen, das Anerkenntniß des tarifmäßigen Zollwerthes enthaltende Empfangsbescheinigung, zollfrei abgelassen. Art und Gewicht des so abgelassenen Metalls werden in das Konto-Register eingetragen und darin später auch Stückzahl und Gewicht der fertigen Gegenstände notirt, welche der Schiffsbaumeister vor der Verwendung zur Verwiegung und Stempelung zu gestellen hat. Die Kontrole der Verwendung und die Abschreibung des nach §. 5 zu berechnenden Gewichts des zur Anfertigung der Gegenstände erforderlich gewesenen Metalls erfolgt in der vorstehend unter 2 angegebenen Weise.

4) Die Platten und Bleche (Nr. 28 c. und Nr. 29 des Verzeichnisses A.), welche zum Beschlagen hölzerner, beziehungsweise zum Bau eiserner Seeschiffe vom Auslande bezogen werden, sind in der vorstehend unter 2 bezeichneten Weise, nach vorheriger Anschreibung und Stempelung zollfrei abzulassen und eben so hinsichtlich ihrer Verwendung zu kontroliren.

5) Die für den kupferfesten Bau und die Bekupferung eines Seeschiffes vom Auslande bezogenen Stangen (Nr. 28 a. des Verzeichnisses A.) sind in gleicher Weise zollfrei abzulassen. Das Zerhauen der Stangen zu den Bolzen erfolgt, so oft dies während des Baues erforderlich wird, auf dem Bauplatze, in Gegenwart von Steuerbeamten, welche Zahl und Gewicht der zerhauenen Stangen, so wie die Stückzahl der daraus nach verschiedener Länge und Stärke zu fertigenden Bolzen notiren und später deren Verwendung am Schiffe nach vorgenommener Nachzählung bescheinigen. Auf Grund dieser Notirungen und Bescheinigungen erfolgt die Abschreibung der entsprechenden Menge von Stangen im Konto-Register.

6) Die in der Nachweisung (Nr. 1) aufgeführten, im §. 6 gedachten Gegenstände, oder die zu deren Anfertigung im Inlande als erforderlich angegebenen Metalle, werden in der unter Nr. 2 beziehungsweise Nr. 3 vorgeschriebenen Weise einstweilen zollfrei abgelassen, und es werden die aus den Metallen gefertigten Bedarfsgegenstände nach vorheriger amtlicher Verwiegung im Konto-Register nach Gattung und Gewicht angeschrieben.

Die Abschreibung der zollfrei abgelassenen fertigen Gegenstände, beziehungsweise der Metalle, erfolgt, unter Berücksichtigung der Bestimmung im §. 6, auf jedesmalige besondere Anweisung des Provinzial-Steuer-Directors, nachdem die Lokal-Steuerbehörde sich von der wirklichen Verwendung der, aus dem Material-Eisen in entsprechender Menge gefertigten Baumaterialien durch örtliche Prüfung der von dem Schiffsbaumeister abzugebenden und an Eidesstatt zu bekräftigenden speciellen Verwendungs-Declaration und nöthigenfalls durch eidliche Vernehmung des Werkführers und der Arbeiter überzeugt hat.

Sollte sich ergeben, daß ein Schiffsbaumeister in die Verwendungs-Deklaration Gegenstände aufgenommen, welche im Schiffe nicht zur Verwendung gekommen sind,

so ist ihm, vorbehaltlich der außerdem gesetzlich verwirkten Strafe, sofort jede Zollbegünstigung beim Schiffbau zu entziehen.

7) Auf etwa erforderliche Nachdeclarationen finden die vorstehend unter No. 1 bis 6 enthaltenen Bestimmungen gleichmäßige Anwendung.

8) Sobald der Bau oder die Reparatur eines Schiffes vollendet und dasselbe zur Seefahrt völlig ausgerüstet ist, hat der Schiffsbaumeister dies, unter Vorlegung des Beilbriefes, dem Haupt-Amte anzuzeigen. Dieses überzeugt sich von dem Vorhandensein, sowohl aller zollfrei abgelassenen Ausrüstungsgegenstände, als auch — so weit dies nicht schon früher geschehen ist — aller zur festen Verwendung im Schiffe bestimmten andern Gegenstände, und schließt danach das Konto-Register ab, indem es die als verwendet nachgewiesenen Gegenstände, beziehungsweise die zu deren Anfertigung erforderlich gewesenen Metallmengen definitiv abschreibt und den durch diese Abschreibungen etwa nicht zur Freischreibung gekommenen sofort einzuziehenden Zollbetrag feststellt.

Berlin, den 24. Oktober 1853.

Der Finanz-Minister. v. Bodelschwingh.

A.

Verzeichniß derjenigen metallenen Bestandtheile an Seeschiffen, deren Verwendung sich speziell nachweisen läßt, nebst Angabe des Zuschlags-Gewichts, welches zum Nettogewicht der fertigen Gegenstände hinzuzufügen ist, um die Menge des zu deren Herstellung erforderlichen Metalls festzustellen.

	Zuschlag z. Nettogew. der fert. Gegenst., falls solche aus verst. Mat. im Inlande angefertigt sind für die Theile		
	aus Schmiede Eisen.	aus Guß-Eisen.	aus Eisenblech und Platten.
	%	%	%
1. Anker	15		
2. Ketten jeder Art, wenn mit gußeisernen Stützen	8		
wenn ohne gußeiserne Stützen	15		
3. Eiserne Kniee	12		
4. Eiserne Diagonalbänder	12		
5. Klüsen		10	
6. Spillgeschirre (Brat- und Gangspille)	12	10	
7. Schiffswinden	12	10	
8. Eiserne Wasserbehälter (Tanks)		10	6
9. Schiffspumpen mit Zubehör	12	10	
		Kupfer od. Messing	dasselbe
10. Kambüsen (Kochöfen) mit Röhren		10	12
11. Oefen mit Röhren		10	12
12. Eiserne Boots-Krahnbalken (Davits)	12		
13. " Bettstellen	12		
14. " Gallerien	12		
15. " Zwischendecksstützen	12		
16. " Blöcke	12		
17. " Scheiben zu Blöcken 2c.		10	
18. " Mastringe nebst Coffey-Nägeln	12		
19. Eisernes Püttungsgut	12		
20. Eiserner Ruderbeschlag, Ruderpinnen, Steuerradswelle und Scepter nebst Zubehör	12		
21. Eiserne Racken nebst Zubehör	11		
22. Ventilatoren			10
23. Bandeisen zu Wasser- u. Proviantfässern für Passagiere	2		
24. Water-Closets		—	
25. Balkenbügel	12		
26. Kettenstopfer, sofern solche für sich besteh. Maschinen sind	12	10	
27. Metallene Decks- und Seitenfester		8	
28. Kupfer und mit Kupfer vermischte Metalle (auch yellow metal) sowie Zink, als: Stangen, Nägel, Platten und Bleche, Ruderbeschlag, Schwalben und Schienen		Messing. 6	
29. Die zum Bau eiserner Schiffe zu benutzenden Eisenplatten und Bleche		Messing	

B.

Nachweisung der an die Erbauer von Seeschiffen, je nach der Tragfähigkeit für die nicht speziell nachweisbaren Eisenbestandtheile höchstens zu bewilligenden Zollvergütung.

	Betrag pro Last			Differenz pro Last
	Thlr.	sgr.	pf.	sgr.
Für Schiffe bis zu 50 N.-L. incl.	4	—	—	—
Für ein Schiff von 75 N.-L.	3	20	—	2/5
″ ″ 100 ″	3	12	5	3/10
″ ″ 125 ″	3	5	—	3/10
″ ″ 150 ″	3	—	—	1/5
″ ″ 175 ″	2	27	9	1/10
″ ″ 200 ″	2	25	—	1/10
″ ″ 225 ″	2	22	6	1/10
″ ″ 250 ″	2	21	3	1/20
″ ″ 275 ″	2	20	—	1/20
″ ″ 300 ″	2	18	9	1/29
″ ″ 325 ″	2	17	6	1/20
″ ″ 350 ″	2	16	3	1/20
″ ″ 375 ″	2	15	—	1/20
″ ″ 400 ″	2	13	—	1/20
″ ″ 425 ″	2	12	—	1/20
″ ″ 450 ″	2	11	—	1/20
″ ″ 475 ″	2	10	—	1/20
″ ″ 500 ″	2	9	—	1/20
″ ″ 525 ″	2	8	—	1/25
″ ″ 550 ″	2	7	—	1/25
″ ″ 575 ″	2	6	—	1/25
″ ″ 600 ″	2	5	—	1/25
″ ″ 625 ″	2	4	—	1/25
″ ″ 650 ″	2	3	—	1/25
″ ″ 675 ″	2	2	—	1/25
″ ″ 700 ″	2	1	—	1/25
″ ″ 725 ″	2	—	—	1/25
″ ″ 750 ″	1	29	—	1/25
″ ″ 775 ″	1	28	—	1/25
″ ″ 800 ″	1	27	—	1/25
″ ″ 825 ″	1	26	—	1/25
″ ″ 850 ″	1	25	—	1/25

Anmerkungen.

1. Die vorstehenden Sätze gelten für eisenfest gebaute Schiffe, und werden bei kupferfest gebauten Schiffen, wenn das dazu verwendete Stangenkupfer oder Messing zollfrei abgelassen ist, um 13 Sgr. für die Last ermäßigt.

2. Für Schiffe von einer Lastenzahl, welche zwischen je zwei der in obiger Tabelle aufgeführten Lastenzahlen fällt, ist der Betrag pro Last mit Hülfe der Differenzen proportional zu berechnen, z. B., da zwischen der Tragfähigkeit von 125 und 150 Lasten die Differenz pro Last 1/5 Sgr. beträgt, so berechnet sich die Vergütung für ein Schiff von 132 Last um 7 × 1/5 Sgr. + 1 Sgr. 5 Pf. pro Last geringer, als für ein solches von 125 Last, mithin auf 3 Rthlr. 3 Sgr 7 Pf.

C.

Declaration der metallenen Materialien, welche zum Neubau (Reparaturbau) des nachfolgend beschriebenen Schiffes erforderlich sind und vom Auslande bezogen werden sollen.

1. Namen des Schiffs,
2. Namen des Schiffers,
3. welcher Rhederei das Schiff angehört,
4. ob Segel- oder Dampf- (Schaufel- oder Schrauben-) Schiff,
5. ob der Schiffskörper in Holz oder Eisen ausgeführt werden soll,
6. Lastenzahl,
7. Länge auf Deck zwischen den beiden Steven,
8. größte Breite an der Außenhaut,
9. Tiefe im Raum,
10. a. Zwischendeck (Anzahl und ob lose oder fest),
    b. Quarterdeck (mit oder ohne),
11. Bauart (ob scharf, mittelscharf, voll, flach),

12. Art der Auftakelung (ob Galleaß, Schooner, Schoonerbrigg, Brigg, Barke oder Fregatte),
13. ob eisen- oder kupferfest, und letzteren Falles wie weit,
14. ob ohne oder mit Kupferhaut und letzteren Falles wie weit,
15. eiserne Knie (mit oder ohne),
16. eiserne Diagonalbänder (mit oder ohne),
17. Hauptbestimmung des Schiffes: ob zur Frachtfahrt (für Getreide, Holz 2c.), zur Passagierfahrt, zum Transport für Auswanderer, zum Wallfischfang 2c.,
18. für welche Gewässer das Schiff hauptsächlich bestimmt ist (ob zur transatlantischen Fahrt, Grönlandsfahrt, oder für die europäischen Gewässer),
19. Ort der Ausführung des Neubaues (Reparaturbaues).

Ort und Datum. Name des deklarirenden Schiffsbaumeisters.

Benennung der Gegenstände nebst Angabe ihres Zweckes, der Dimensionen 2c.

1. Anker.

A. Schiffsanker:
Pflichtanker à Pfd.
Täglicher Anker à "
Tauanker à "
Große Wurfanker à "
Kleine do. "

B. Bootsanker.

2. Ketten.

A. Ankerketten.
(Es ist die Länge der Ketten in Faden und der Durchmesser des Eisens der Kettenglieder in Zollen anzugeben, desgleichen ob sie mit guß- oder schmiedeeisernen Stützen versehen sind.)

B. Festmacherketten.
(Nach Länge in Faden und Durchmesser der Kettenglieder.)

C. Ketten zur Takelage.
(Hierher gehören die Pittingsketten für die Untermasten, dieselben für die Stängen und die Marsschootenketten, die Bramschootenketten. Dreirecpsketten, Mantelketten, Wasserstagketten, Backstagketten, Pickfallketten, Bramfalketten, Zorringsketten, Bootskrauerketten, Boots- und Schalupp-Fangleinenketten, Steuerreepsketten u. s. w.)

D. Ketten zu den Ladewinden.

3. Eiserne Kniee.
(Nach Zahl und Gewicht.)

4. Eiserne Diagonalbänder.
(Nach Länge in Fußen, Breite und Dicke in Zollen.)

5. Klüsen.
(Anker- und Decks-Klüsen, besonders nach dem Durchmesser anzugeben.)

6. Spillgeschirre.
Pumpspill, gewöhnliches Bratspill- und Gangspillgeschirr, einzeln nach dem Durchmesser des Pallrings und ob von Schmiedeeisen oder Gußeisen.

7. Schiffswinden.
(Nach Anzahl und ob von Schmiede- oder Gußeisen.)

8. Eiserne Wasserbehälter (Tanks).
(Nach Anzahl und Größe.)

9. Schiffspumpen nebst Zubehör.
(Nach dem Durchmesser, und ob von Messing, Kupfer oder Gußeisen.)

10. Kambüsen (Kochöfen) mit Röhren.
(Nach Länge, Breite und Höhe.)

u. s. w.

Dazu

4. Bekanntmachung der K. Reg. zu Stettin v. 16. Nov. 1853:

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 24. Oktober d. J., durch welche den Erbauern von Seeschiffen für die metallenen Materialien eine angemessene Zollvergütigung zugesichert wird, bringen wir hiermit auf Anordnung der K. Ministerien für Handel und der Finanzen zur Kenntniß des betheiligten Publikums, daß bei allen Schiffen, deren Bau nach dem 1. Jan. 1854 begonnen werden wird, die Bauprämien nicht mehr Anwendung finden, welche auf Grund der Allerh. K.-O. v. 24. Mai 1848 bisher als Entschädigung für die durch die Eisenzölle veranlaßte Vertheuerung der Baumaterialien zu dienen bestimmt waren.

In Bezug auf diejenigen Schiffe dagegen, deren Bau vor dem 1. Jan. 1854 begonnen ist, aber am gedachten Tage noch nicht vollständig vollendet sein wird, soll den Erbauern vor dem Eintritt des 1. Jan. 1854 die Wahl gelassen werden, entweder unter Verzicht auf die Bauprämie, für diejenigen Bau- und Ausrüstungs-Gegenstände, deren sie zur Fertigstellung dieser Schiffe nach dem 1. Jan. 1854 noch bedürfen werden, beziehungsweise für das zur Anfertigung dieser Gegenstände erforderliche Material, die zollfreie Zulassung unter den, nach der obenerwähnten Bekanntmachung allgemein hierfür zur Anwendung kommenden Bedingungen in Anspruch zu nehmen, oder, unter Verzicht auf diese Vortheile, sich den Anspruch auf eine nach den bisherigen Sätzen zu berechnende Bauprämie vorzubehalten, welche demnächst bis spätestens zum 1. Oktober 1854, bei Verlust jedes Anspruchs auf eine solche Prämie, liquidirt werden muß.

Demgemäß fordern wir, in Folge höherer Anweisung, diejenigen Schiffsbau-Unternehmer, deren Schiffe zwar bereits im Bau begriffen sind, deren Vollendung aber bis zum 1. Jan. 1854 nicht zu erwarten steht, hiermit auf, sich spätestens bis zu diesem Termine bei uns schriftlich darüber zu erklären:

ob sie für diese Schiffe die Bauprämie, oder die zollfreie Verabfolgung der nach jenem Zeitpunkte noch zu verwendenden metallenen Materialien in Anspruch nehmen wollen.

Ersteren Falls ist die Tragfähigkeit der Schiffe möglichst annähernd mit anzugeben.

(Amtsbl. pro 1853 Nr. 47. S. 365.)

Titel III.

Von dem Gebrauche von Dampfmaschinen auf Schiffen.

1. Zu den gewerblichen Anlagen, welche einer besondern polizeilichen Genehmigung bedürfen, gehören nach §. 27 der Allg. Gewerbe-Ordn. Dampfmaschinen, Dampfkessel und Dampfentwickler.

Daß auch die obrigkeitliche Genehmigung zum Gebrauche von Dampfmaschinen auf Schiffen erforderlich ist, spricht das Reskr. des K. Finanz-Minist. v. 15. Mai 1839 an die K. Regier. zu Königsberg aus.

2c. Die Ansicht, daß es der Ertheilung einer Genehmigung zum Gebrauche von Dampfmaschinen auf Schiffen nicht bedürfe, ist nicht richtig. Die Allerh. K.O. v. 1. Jan. 1831 [1]) und das Regulativ v. 3. Mai 1838 machen in dieser Beziehung keinen Unterschied, namentlich spricht das letztere ausdrücklich von allen Dampfkesseln und Dampfentwicklern, zu welchem Zwecke dieselben auch gebraucht werden, und es ist um so weniger Veranlassung vorhanden, zu Gunsten der Dampfschifffahrt eine Ausnahme zu machen, als auch hier durch schlecht konstruirte Maschinen Gefahr für das Publikum entsteht. Die gedachten Vorschriften müssen daher auch, soweit sich aus der Eigenthümlichkeit des Zwecks die erforderlichen Modifikationen nicht von selbst ergeben, bei dem für den Memeler Hafen bestimmten Dampfbugsirboote maßgebend sein, wie sie denn auch bei den, den Rhein befahrenden Dampfschiffen praktisch bereits in Anwendung gebracht sind. Als kompetente Behörde wird die Polizeibehörde desjenigen Ortes zu betrachten sein, wo das Dampfschiff stationirt ist. (v. K. Ann. XXI. 466 — 2, 186.)

2. Publikandum der K. Regierung zu Stettin vom 15. Decbr. 1847, die Anträge auf Genehmigung von Anlagen mit Dampfmaschinen betreffend.

Es ist in neuerer Zeit häufig vorgekommen, daß Seitens des betheiligten Publikums bei Anträgen auf Genehmigung von Anlagen mit Dampfmaschinen, Dampfkesseln und Dampfentwicklern die gesetzlichen Bestimmungen, welche das von den Unternehmern vor Ertheilung der diesseitigen Genehmigung nothwendig zu beobachtende Verfahren vorschreiben, nicht immer gehörig beobachtet worden, wodurch eine den letztern oft nachtheilige Verzögerung der Sache herbeigeführt wird. Wir finden uns hierdurch veranlaßt, unter Hinweisung auf die §§. 27 bis 37 der Allg. Gewerbe Ordnung v. 17. Januar 1845 hiermit zur öffentl. Kenntniß

1) Das Regulativ vom 6. Mai 1838 ist durch das Regulativ vom 6. September 1848 (Ges.-S. 1848 S. 323) betr. die Anlage von Dampfkesseln 2c. beseitigt.

zu bringen, daß die nach dem §. 37 in Betreff der darin bezeichneten Unternehmungen immer noch zu beobachtenden, früher ergangenen besondern Vorschriften hauptsächlich

a) in der Allerhöchsten Kab.-Ordre vom 1. Jan. 1831 (Ges.-S. S. 243),
b) in der Allerhöchsten Kab.-Ordre v. 27 Septbr. 1837 (Ges.-S. S. 146),
c) in der Instruktion vom 21. Mai 1835 (Ges.-S. S. 94),
d) in dem Regulativ vom 6. Mai 1838 (Ges.-S. S. 262) [1])

enthalten sind.

Nach diesen Vorschriften muß derjenige, welcher eine Anlage mit einer Dampfmaschine, einem Dampfkessel oder Dampfentwickler zu errichten beabsichtigt, in der Regel folgende Schriftstücke der Ortspolizeibehörde zur weiteren Beförderung durch die Landräthe an die Regierung in zwei Exemplaren einreichen:

1) einen Situationsplan, von einem Feldmesser angefertigt oder doch von demselben als richtig auf Amtspflicht bescheinigt (§. 2 des Gesetzes vom 21. Mai 1835),
2) von dem Dampfkessel nebst Zubehör und der Feuerungs-Anlage die drei *ad a. b. c.* in Nr. 4 des Gesetzes v. 21. Mai 1835 speciell aufgeführten Zeichnungen,
3) eine Beschreibung, welche nach Nr. 5 desselben Gesetzes eingerichtet ist, und dabei §. für §. den Vorschriften des Regulativs vom 6. Mai 1838 sich anschließt, d. h. in welcher die einzelnen Bestimmungen einer jeden der in den §§. 1 bis 16 des zuletzt erwähnten Regulativs enthaltenen Vorschriften mit dem Bemerken aufgeführt sein müssen, ob und inwiefern eine jede einzelne Bestimmung auf die projektirte Anlage Anwendung findet.

Diese Beschreibung und die *ad* 2 erwähnten Zeichnungen müssen durch einen Sachverständigen gefertigt, demnächst durch den Distrikts-Baubeamten revidirt und dahin bescheinigt werden, daß die Vorschriften des Regulativs vom 6. Mai 1838 in der Beschreibung über die projektirte Anlage genau beachtet worden sind.

Wir machen das betheiligte Publikum hierauf mit dem Bemerken aufmerksam, daß nur durch genaue Befolgung der vorstehenden gesetzlichen Vorschriften die Unternehmer der fraglichen Anlagen die Sache im eigenen Interesse fördern und Verzögerungen vorbeugen werden, welche die Vervollständigung der Pläne, Zeichnungen und Beschreibungen sonst jedenfalls nöthig machen würden.

Stettin, den 15. December 1847. Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1847 Nr. 52 S. 297.)

3. Verfügung an die K. Regierung zu N. und abschriftlich an sämmtl. K. Reg., die polizeiliche Revision der Dampfkessel ꝛc. betr.

Der K. Regierung erwiedere ich auf den Bericht v. 12. März d. J., daß die darin angeführten Gründe mich nicht bestimmen können, in Beziehung auf die polizeiliche Revision der Dampfkessel und Dampfkessel-Anlagen von dem allgemeinen Grundsatze abzuweichen, wonach die Baubeamten die ihnen im öffentlichen polizeilichen Interesse ertheilten Aufträge ohne besondere Vergeltung für das ihnen vom Staate gewährte Gehalt und die sonstigen Emolumente auszurichten haben, wenn es sich dabei auch um Anlagen von Privatpersonen handelt. Es muß daher bei der früheren Entscheidung dahin sein Bewenden behalten, daß den Baubeamten auch für dergleichen Aufträge keine Gebühren bewilligt werden dürfen.

Daß von anderen Behörden nach anderen Grundsätzen verfahren würde, ist hier nicht bekannt und kaum anzunehmen, da der allgemeine Grundsatz sämmtlichen Regierungen wiederholt in Erinnerung gebracht ist und der §. 2 des Regulativs über die Anlage von Dampfkesseln v. 6. Septbr. 1848 die Revision der Dampfkessel-Anlagen im allgemeinen polizeilichen Interesse ausdrücklich vorschreibt. Indessen ist aus jener Anzeige Veranlassung genommen, sämmtlichen K. Regierungen Abschrift dieser Verfügung mitzutheilen, um sich danach gleichmäßig zu achten. Berlin, den 24. Mai 1851.

Der Minister für Handel, Gewerbe u. öffentl. Arbeiten.

v. d. Heydt.

(Min.-Bl. d. inn. Verw. 1851. Nr. 4. S. 119))

4. Verfügung des Handelsministers vom 3. Septbr. 1853, die Wahl der Konstruktion der Locomotivkessel für Schiffsdampfkessel betr.

Für die Schiffs-Dampfkessel pflegt jetzt vielfach die Konstruktion der Lokomo-

---

1) conf. Regul. v. 6. September 1848. Ges.-S. S. 323.

tivkessel (Röhrenkessel) gewählt und dann der Antrag gestellt zu werden, von der Befolgung der im §. 6 des Regulativs vom 6. September 1848 (G.S. S. 323) gegebenen Vorschriften über die Entfernung der Feuerzüge von der Höhe des Wasserspiegels zu entbinden. Bei den Kesseln dieser Art ist es allerdings unausbleiblich, daß Feuer, Rauch und die heißen Gase, nachdem sie durch die Röhren gegangen sind und bevor sie in den Schlott entweichen, in der dazwischen liegenden Rauchkammer einen Theil der Kesselwand bestreichen müssen, welcher innerhalb von Dämpfen und nicht vom Wasser berührt ist. Wird indessen berücksichtigt, daß, nachdem Feuer, Rauch und Gase den Weg durch die mit Wasser umgebenen Röhren zurückgelegt, dieselben ihre Wärme größtentheils abgegeben haben und daß sie daher die Wände der Rauchkammer in glühenden Zustand nicht versetzen können, daß ferner durch die Kraft des Zuges die, durch die Sieberöhren entweichenden heißen Gase von der Stirnfläche des Kessels mit großer Geschwindigkeit fortgetrieben werden, so können Schiffsdampfkessel der angegebenen Konstruktion nicht für gefährlich erachtet werden, wie dies durch die Erfahrung bei den Lokomotivkesseln bestätigt wird. Ich will die K. Regierung daher ermächtigen, die Anwendung der nach Art der Lokomotivkessel gebauten Dampfschiffskessel nach Ihrem Ermessen zu gestatten, sofern deren Konstruktion im Uebrigen den Vorschriften des Regulativs entspricht, wobei Ihr indessen zur Pflicht gemacht wird, die Inbetriebsetzung solcher Röhrenkessel, welche fehlerhaft konstruirt und bei denen deshalb das Glühendwerden der der Einwirkungen des Feuers ausgesetzten Kesseltheile zu besorgen ist, zu versagen. (Pr. Staatsanzeiger Nr. 272 S. 1863.)

Zweite Abtheilung.

Von dem Gewerbe der Rhederei.[1]

Titel I.

Allgemeine Bedingungen des Gewerbebetriebes.

1. Die Allg. Gewerbe-Ordn. vom 17. Jan. 1845 — G.S. pr. 1845 S. 41 ff. — stellt in dem §. 16 für jeden selbstständigen (d. h. für eigene Rechnung und unter eigener Verantwortlichkeit zu führenden) Betrieb eines stehenden Gewerbes als Grundbedingungen auf:

Dispositionsfähigkeit und fester Wohnsitz im Preuß. Staate.

Nur solche Personen sind als dispositionsfähig zu erachten, welche sich im vollen Besitze des Rechts befinden, selbstständig über ihre Person und über ihr Vermögen zu verfügen. Es sollen also Minderjährige, welche unter Vormundschaft stehen, sofern sie nicht für großjährig erklärt worden — veniam aetatis erhalten haben — desgleichen gerichtlich erklärte Verschwender und solche Personen, die wegen Mangels ihrer Seelenkräfte unter Vormundschaft stehen, von dem selbstständigen Betriebe stehender Gewerbe ausgeschlossen sein.

Hinsichtlich der Minderjährigen, welche der väterlichen Gewalt unterworfen sind, bestimmt der §. 17 a. a. O., daß sie, bevor sie den selbstständigen Betrieb eines stehenden Gewerbes beginnen, die ausdrückliche Genehmigung des Vaters dazu nachweisen müssen.

2. Hinsichtlich der Verstattung von Frauenspersonen zum selbstständigen Gewerbebetriebe disponirt das Reskript v. 28. Febr. 1846 an die K. Regierung zu Merseburg:

rc. daß Frauenspersonen zum selbstständigen Gewerbebetriebe zuzulassen sind, wenn sie die für den resp. Gewerbebetrieb vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, ist unzweifelhaft, da die Gew.-Ordn. rücksichtlich ihrer überall keine Ausnahme gemacht hat. (Minist.-Bl. d. i. V. 1846 S. 45 Nr. 61.)

3. Die Frage, ob Personen, welche in Konkurs gerathen, zum selbstständigen Gewerbebetriebe zu verstatten sind? ist durch das nachfolgende Minist.-Reskript vom 23. Jan. 1846 bejahend entschieden.

1) Unter Rhederei begreift das Allg. Landr. nur das Gewerbe des Transports der Frachten mit Seeschiffen.

Der Mag. zu N. hat die Meinungsverschiedenheit hier zur Sprache gebracht, welche zwischen ihm und der K. Reg. in der Angelegenheit hinsichtlich des Gewerbebetriebs der Ehefrau des in Konkurs gerathenen Schneidermeisters N. daselbst entstanden ist, und um Entscheidung über die von ihm aufgestellte Ansicht, wonach die N. zu dem Betriebe des Schneidergewerbes nicht berechtigt sein soll, gebeten.

Es kommt indessen auf eine Entscheidung hierüber im vorliegenden Fall überall nicht an, da die ganze Voraussetzung, von welcher der Magistrat bei seiner Ausführung ausgeht, daß nämlich der N. durch die Konkurseröffnung seine Dispositionsfähigkeit verloren habe und deshalb sein Gewerbe aufgeben müsse, nicht richtig ist.

Durch die Konkurseröffnung verliert der Gemeinschuldner nach §. 34. der Konkursordnung die Befugniß, über sein gegenwärtiges Vermögen ferner zu verfügen, er verliert aber nicht die Fähigkeit, sich und sein später erworbenes Vermögen zu verpflichten und Recht zu erwerben, er ist nur ein Mann, der nichts hat, der, wenn er etwas erwirbt, dies auch zur Abtragung früherer Verflichtungen hergeben muß, er kann aber neue Verpflichtungen eingehen, für welche das, was er nach der Konkurseröffnung erwirbt, in Anspruch genommen werden kann. Dispositionsfähigkeit hat er also, es fehlt ihm nur zunächst an Vermögensobjekten, die zu seiner Disposition stehen. Er kann mithin auch noch immer rechtsverbindliche Verträge schließen, welche für ihn Rechte und Verbindlichkeiten begründen.

Es ist daher kein Grund vorhanden, dem N. den Betrieb seines Gewerbes zu untersagen, vielmehr kann er dasselbe nach wie vor fortsetzen. Sollte er es indessen vorziehen, das Gewerbe durch seine Ehefrau betreiben zu lassen, und nur als deren Werkführer zu fungiren, so kann ihm auch solches von Polizeiwegen nicht versagt werden.

Daß Ehefrauen mit Konsens ihres Mannes Gewerbe betreiben können, ist unzweifelhaft; die §§. 195 und 335 Thl. II. Tit. I. des A. L. R. bestimmen dies ausdrücklich und ergeben, daß eine Ehefrau, nachdem sie den Konsens ihres Ehemannes erhalten hat, frei und selbstständig handeln kann, also dispositionsfähig ist.

Wenn übrigens der Magistrat in seiner an die K. Reg. gerichteten Vorstellung v. 8. Nov. v. J. sich zur Unterstützung seiner entgegengesetzten Ansicht auf den §. 17 der Gew.-Ordn. v. 17. Jan. v. J. beruft und behauptet, daß die dort bestimmte Ausnahme, hinsichtlich der unter väterlicher Gewalt stehenden Minderjährigen, überflüssig wäre, wenn nicht im §. 16. l. c. jeder vom Gewerbebetriebe ausgeschlossen wäre, der, um dispositionsfähig zu werden, eines fremden Konsenses bedarf, so liegt dabei eine irrige Auffassung zum Grunde.

Die Bestimmung des §. 17. hat den Zweck, daß das Faktum außer Zweifel gestellt werde, daß der Minderjährige aus der väterlichen Gewalt entlassen und mithin dispositionsfähig sei, und ist lediglich mit Bezug auf §. 318. Thl. II. Tit 2. des A. L.-R. getroffen, wonach schon die stillschweigende Genehmigung des Vaters zum Beginn eines Gewerbes als Entlassung aus der väterlichen Gewalt anzusehen ist. Hierüber können leicht Kontestationen entstehen und deshalb verlangt der §. 17. die ausdrückliche Erklärung des Vaters. Aus dieser Vorschrift ist daher hinsichtlich der Verhältnisse der Ehefrauen nichts zu folgern.

Hiernach hat die K. Reg. den Fall zu erledigen und den Mag. auf seine hierher gerichtete Vorstellung v. 23. Dez. v. J. zu bescheiden, auch sich künftig zu achten.

(Min.-Bl. d. i. V. 1846. S. 44. Nr. 60.)

Titel II.

Erforderniß obrigkeitlicher Erlaubniß zur Beförderung von Personen mit Schiffen.

Der §. 49 der Allg. Gew.-Ordn. bestimmt, daß Personen, welche Transportmittel zu Jedermanns Gebrauch bereit halten, einer besonderen polizeilichen Erlaubniß bedürfen und daß dieser Gewerbebetrieb erst dann, wenn sich die Behörden von ihrer Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit überzeugt haben, zu gestatten ist.

Nach §. 177 a. a. O. hat, wer den selbstständigen Betrieb eines Gewerbes, zu dessen Beginn eine besondere polizeiliche Genehmigung er-

forderlich ist, ohne solche unternimmt, oder fortsetzt, oder von den in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen abweicht, Geldbuße bis zu 200 Thlr. oder Gefängniß bis zu 3 Monaten verwirkt.

Titel III.

Bewilligte Begünstigung inländischer Rhederei.

Behufs Beförderuug der inländischen Rhederei ist durch die nachfolgende Allerhöchste Kab.-Ordre v. 20. Juni 1822 die Küsten-Frachtfahrt (cabotage) für ein ausschließlich inländisches Gewerbe erklärt:

In Erwägung der ungünstigen Verhältnisse, in welchen sich das Gewerbe der inländischen Rhederei seit mehreren Jahren befindet, und in Folge des, auf den Grund mehrseitiger Berathung, Mir gehaltenen Vortrages, daß die ungünstigen Zeitumstände auf das gedachte Gewerbe um so nachtheiliger einwirken, als die hiesiger Seits stets beobachteten Grundsätze einer mäßigen Abgabenbelegung fremder Schiffe bei der Benutzung hiesiger Häfen, und einer gleichen Besteurung der ein- und ausgehenden Waaren in fremden und inländischen Schiffen, in mehreren ausländischen Häfen, welche die Preuß. Schiffe besuchen, nicht gleichmäßig zur Anwendung kommen; habe ich beschlossen, so lange jene ungünstigen die Erhaltung dieses wichtigen Zweiges der innern Gewerbsamkeit bedrohenden Verhältnisse bestehen, dem gedachten Gewerbe größere Begünstigung, als dies bisher der Fall gewesen ist, zu bewilligen. Ich verordne demnach:

1) Die Küsten-Frachtfahrt von einem Preuß. Hafen nach einem andern inländischen Platze (cabotage), soll als ein ausschließlich inländisches Gewerbe angesehen und deren Betrieb nur inländischen Seeschiffern erlaubt sein, bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Gut, insofern ein ausländischer Seeschiffer dabei betroffen wird.

   Ausnahmen hiervon können nur in dringenden Fällen von den Provinzial-Behörden und nur zum allgemeinen Besten gestattet werden.

2) Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafenabgaben von ausländischen **beladen** ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preuß. Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden,

   a) mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen;

   b) welche ihrerseits aus andern Veranlassungen die Preuß. Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.

   Mit dieser Beschränkung soll die Erhöhung nach folgenden Sätzen stattfinden:

a) von eingehenden Schiffen . . .	2 Rthl.	— Sgr.	pro Last von 4000 Pfd.
b) von ausgehenden - . . .	1 -	— -	do.
c) von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil oder weniger, ihrer Lastengröße beladen sind, beziehungsweise der halbe Satz, also eingehend	1 -	— -	do.
ausgehend	— -	15 -	do.

   Schiffe, die mit Ballast beladen sind, unterliegen dieser erhöheten Schiffsabgabe nicht.

   Der Ertrag dieser Abgabe soll nicht als eine erhöhte Einnahme-Quelle der Staatskasse angesehen, sondern zum **Besten der Rhederei**, nach den von Ihnen, dem Handelsminister, Mir deshalb zu machenden Vorschlägen, verwendet werden.

3) Um dem Rhederei-Gewerbe auch zugleich, soweit dies Seitens des Staats möglich ist, eine reelle Nahrungsquelle darzubieten, soll der Transport derjenigen Waaren, welche für Rechnung des Staats stattfindet, vorzugsweise durch inländische Schiffe besorgt werden, weshalb Ich auf Meine besondere heute erlassene Ordre Bezug nehme.

Obige Bestimmungen treten Hinsichts der Anordnungen zu 1 und 3 sogleich, Hinsichts des 2. Punktes aber, erst drei Monate nach Publikation dieser Ordre in Kraft, welche durch die G.-S. zur öffentlichen Kenntniß zu bringen, und hiernach das Erforderliche zu verfügen ist. (G.-S. 1822 S. 177.)

Titel IV.
Von der Anmeldung des Gewerbebetriebes.

Die Allg. Gew.-Ordn. enthält über die Anmeldung des selbstständigen Betriebes eines stehenden Gewerbes folgende Bestimmungen:

§. 22. Wer den selbstständigen Betrieb eines Gewerbes anfangen will, muß zuvor der Kommunalbehörde des Orts Anzeige davon machen.

Die Kommunalbehörde hat diese Anzeige, wenn sie nicht zugleich die Polizeiobrigkeit ist, Letzterer mit ihren etwanigen Bemerkungen zuzustellen.

§. 23. Die Polizeiobrigkeit hat zu prüfen, ob den in diesem Gesetze für den selbstständigen Gewerbebetrieb im Allgemeinen oder für das beabsichtigte Gewerbe insbesondere vorgeschriebenen Erfordernissen genügt ist.

Ist einem dieser Erfordernisse nicht genügt, so ist der Beginn oder die Fortsetzung des Gewerbebetriebes mittelst Bescheides zu untersagen, sonst aber dem Anmeldenden eine Bescheinigung über die erfolgte Anmeldung zu ertheilen.

§. 24. Ueber die Anmeldungen sind durch die Polizeiobrigkeit genaue Register zu führen.

§. 25. Beschwerden über die Untersagung des Gewerbebetriebes können nur bei den Verwaltungsbehörden angebracht werden. Der Rechtsweg findet dagegen nicht Statt.

Titel V.
Von der Besteuerung des Gewerbes der Rhederei.

Hinsichtlich der von der Rhederei zu entrichtenden Gewerbesteuer sind die nachfolg. Bekanntm. der K. Reg. III. Abthlg. zu Stettin ergangen:

1) vom 28. Decbr. 1826 — Amtsbl. 1827 Nr. 2 S. 9 —

Zur Beseitigung von Mißverständnissen, welche sich in Beziehung auf die von der Rhederei zu entrichtende Gewerbesteuer eingeschlichen zu haben scheinen, wird in Gemäßheit höherer Verfügung hierdurch bekannt gemacht:

1) daß zwar dann, wenn der Correspondenz führende Rheder Kaufmann ist und selbst einen Antheil an dem Schiffe besitzt, von der Rhederei eine besondere Gewerbesteuer nicht erhoben werden soll;

2) daß jedoch im entgegengesetzten Falle, wenn nämlich der Correspondenzrheder einen Antheil am Schiffe nicht besitzt, die Gewerbesteuer allerdings von der Rhederei zu berichtigen ist.

Sämmtliche Rheder, auf welche der Satz zu 2 Anwendung findet, werden daher hierdurch bei Vermeidung der Gewerbesteuer-Kontraventionsstrafe aufgefordert, sofort den Betrieb ihres Gewerbes bei der Gewerbesteuer-Aufnahmebehörde anzumelden.

2) vom 11. Septbr. 1827 — Amtsblatt 1827 Nr. 41 S. 343 —

In Gemäßheit eines anhero ergangenen Minist.-Reskr. v. 1. Aug. c. werden nachstehende, auf die Rhederei Bezug habende gesetzliche Bestimmungen hiermit zur allgemeinen Kenntniß gebracht:

1) Nach §. 3 des Gew.-St.-Gesetzes und den in der Beilage A. zu demselben abgedruckten §. 484 Tit. 8 Thl. II. des A. L.-R. kann es nicht zweifelhaft sein, daß das Rhedereigeschäft mit der Gewerbesteuer der Kaufleute betroffen werden muß.

2) Daß gesetzlich die Gewerbesteuer für die Rhederei nach der Zahl der Gewerbetreibenden und nicht nach Zahl u. Größe der Schiffe erhoben werden muß.

3) Da mehrere Rheder, nach §. 1425 Tit. 8 Thl. II. A. L.-R., unter einander in eben dem Verhältnisse stehen, als die Interessenten einer auf bestimmte Geschäfte gerichteten Gesellschaft und nach §. 1431 ein von den Rhedern, zur Verwaltung ihres gemeinschaftlichen Interesse, bestellter Schiffsdirektor alle Rechte und Pflichten eines Handlungsfactors oder Disponenten hat, so können auch mehrere Rheder, die an demselben Schiffe Antheil haben, als eine Handlungsgesellschaft angesehen werden, und es kann nur ein einziger Mittelsatz für sie, bei Bestimmung der von den Kaufleuten desselben Orts aufzubringenden Totalsumme in Anrechnung kommen.

4) Hiernach wird also, falls dieselben Rheder mehrere Schiffe gemeinschaftlich besitzen, ebenso wie in dem Falle, wenn ein einzelnes Individuum mehrere Schiffe besitzen sollte, der Mittelsatz für die Gesellschaft der Rheder, wie für das Individuum, nur einmal in Ansatz kommen, und der größere Umfang, in welchem die Gesellschaft oder das Individuum das Gewerbe betreibt, nur bei der Repartition der Steuer berücksichtigt werden können.

Auf der andern Seite aber wird, wenn dasselbe Individuum bei mehreren Rheder-Gesellschaften interessirt sein sollte, solches ohne Einfluß auf den Betrag der Steuer bleiben, der auf jede einzelne Gesellschaft zu repartiren ist, indem die Subrepartitionen auf die einzelnen Mitglieder der Gesellschaft ihr selbst überlassen bleibt und durch Verrechnung der Gewerbesteuer unter den Unkosten bei der Vertheilung des Gewinns schon erfolgen wird.

5) Hat die Rhedergesellschaft oder der Rheder, der das Gewerbe für sich allein treibt, die Anmeldung desselben unterlassen, so ist der Steuer-Kontravenient nicht der Schiffer, denn nicht die Seeschifffahrt als solche, sondern die Rhederei ist der Gewerbesteuer unterworfen, und der Rheder, nicht der Schiffer muß mithin seine Gewerbe anmelden, und ist als Kontravenient zu bestrafen, wenn er diese Anmeldung unterlassen hat. Fällt die Kontravention einer Rhedergesellschaft zur Last, so trifft, wie bei allen unerlaubten Handlungen, welche von den Mitgliedern einer Gesellschaft begangen werden, die Strafe nicht die Gesellschaft als solche, sondern jedes einzelne Mitglied; für die Nachzahlung des einmaligen Steuersatzes aber sind sie solidarisch verhaftet.

6) Sollte der Mittelsatz, den jeder Rheder, oder die Rhedergesellschaft in Folge der Kontravention nachzahlen muß, für den Umfang des Gewerbes eine sehr bedeutende Abgabe sein, so muß der Kontravenient dies sich selbst beimessen, da bei gehöriger Anmeldung auf ihn nur der, im Verhältniß zu dem Gewerbe anderer Kaufleute, seinem Gewerbe angemessener Steuersatz repartirt sein würde.

3) vom 9. December 1847 — Amtsbl. 1847 Nr. 51 S. 292 —

Bestimmungsmäßig ist das von Vereinen, Gesellschaften oder einzelnen Personen betriebene Gewerbe der Dampfschifffahrt, insofern dasselbe unter den Begriff des Strom- und Lichterschiffer-Verkehrs fällt, seither schon immer in der Klasse K. der Gewerbesteuer zu veranlagen gewesen. — Dagegen ist auf Grund Allerhöchster Bestimmung das im diesseitigen Departement mit den See-Dampfschiffen betriebene Gewerbe der Dampfschifffahrt, sowie die Speise- und Schankwirthschaft auf den See-Dampfschiffen ausnahmsweise bisher von der Gewerbesteuer freigelassen worden. Diese Vergünstigung läuft indeß mit diesem Jahre ab, indem nach der Entscheidung Sr. Exzellenz des Herrn Finanz-Ministers vom 8. v. M. vom 1. Januar 1848 ab nunmehr auch das zuletzt bezeichnete Gewerbe der Seedampfschifffahrt als ein Rhederei-Betrieb und die Speise- und Schankwirthschaft auf den Seedampfschiffen ebenfalls zur Gewerbesteuer veranlagt werden sollen.

Die Besteuerung des mit den in Rede stehenden Dampfschiffen stattfindenden Gewerbebetriebs erfolgt somit nach den Grundsätzen, welche in unseren Amtsblatt-Verordnungen vom 28. Dezember 1826 und 12. September 1827 (Amtsblatt pr. 1827, pag. 9 und 343 seq.), das Gewerbe der Rhederei betreffend, speciell bekannt gemacht worden sind. — Danach ist, was die Fälle betrifft, wo von Vereinen und Gesellschaften gleichzeitig mit mehreren Seedampfschiffen die Schifffahrt betrieben wird, für den Rhederei-Betrieb nur ein einfacher, mit Rücksicht auf den Gesammtbetrieb zu bemessender Steuersatz zu entrichten, im Uebrigen von dem Rhederei-Betriebe Seitens mehrerer Rheder eine besondere Gewerbesteuer überhaupt nicht zu erheben, wenn der Correspondenz führende Rheder als Kaufmann bereits zur Gewerbesteuer veranlagt steht und selbst Antheil an den betreffenden Schiffen hat. Bei einzelnen Personen, welche sich mit dem Betriebe der in Rede stehenden Seedampfschifffahrt beschäftigen, tritt diese Befreiung gleichmäßig dann ein, wenn dieselben bereits anderweit in der Klasse A. zur Gewerbesteuer veranlagt sind. —

Was die Gewerbesteuer für die Speise- und Schankwirthschaften auf den Seedampfschiffen betrifft, so muß solche eben so wie bei anderen Gewerben, wo ein regelmäßig ruhender Betrieb vorkommt, wie z. B. bei den Bauhandwerkern, den bestehenden Bestimmungen gemäß nicht bloß auf die Zeit, wo die Schifffahrt wirklich stattfindet, sondern während des ganzen Jahres entrichtet werden, da das Gewerbe während der für die Dampfschiffahrt ungünstigen Jahreszeit nur ruht, aber nicht gänzlich aufgegeben wird. Die Unterbrechung, welche dies Gewerbe regelmäßig erleidet, kommt bei der Abmessung des Steuersatzes jedes Jahr schon zur Berücksichtigung. —

Indem wir dies zur öffentlichen Kenntniß bringen, fordern wir die betreffenden Gewerbtreibenden gleichzeitig auf, bei Vermeidung der Gewerbesteuer-Defraudations-Strafe den bezüglichen Gewerbebetrieb jetzt sofort und künftig unter

allen Umständen vor dem Beginne desselben rechtzeitig bei den betreffenden Gewerbesteuer-Veranlagungs-Behörden anzumelden. Die Letzteren haben alsdann die Steuer-Veranlagung vorschriftmäßig zu veranlassen.

Dritte Abtheilung.

Von der Gewerbebefugniß und Qualifikation der Seeschiffer und Seesteuerleute.

1. Die Allg. Gew.=Ordn. vom 17. Jan. 1845 bestimmt im §. 45, daß Seeschiffer und Seesteuerleute ihr Gewerbe nur auf Grund eines Befähigungs=Zeugnisses [1]) der K. Regier. ausüben dürfen und fügt am Schlusse hinzu, daß soweit in Betreff der Schiffer und Lootsen auf Strömen, in Folge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, es dabei sein Bewenden behält.

Eine solche Anordnung ist wegen Ausübung der Rheinschifffahrt durch Regulativ v. 5. Aug. 1834 — G.=S. S. 149 — getroffen und hinsichtlich der Dampfschifffahrt auf dem Rheine und der Mosel durch Allerh. Kab.=Ordre v. 24. Mai 1844 — G.=S. 1844 S. 264 Nr. 25 — eine besondere Befähigung der Schiffsführer und Maschinisten für nothwendig erachtet und vorgeschrieben.

Zum Betriebe der Strom= und Dampfschifffahrt auf den übrigen Strömen und Binnengewässern des Preuß. Staates ist ein Nachweis besonderer Befähigung dagegen bisher nirgends vorgeschrieben. Da der Betrieb der Dampfschifffahrt jedoch eine besondere Sachkenntniß und Erfahrung nothwendig macht, so sind die Polizeibehörden auf den Grund des §. 10 Tit. 17 Thl. 2 des A. L.=R. so berechtigt, als verpflichtet, erforderlichenfalls auf Bestellung eines zuverlässigen Schiffsführers zu dringen und selbst mit administrativen Zwangmaßregeln die Fahrten zu sistiren, bis sich die Schiffseigenthümer herbeilassen, der Sicherheit des Publikums die nöthige und billige Rechnung zu tragen.

2. Hinsichtlich der Gewerbebefugnisse der Seeschiffer und Seesteuerleute und der Kontrole derselben in Betreff ihrer Qualifikation sind ergangen:

a) Bekanntmachung der K. Regier. zu Stettin v. 15. Decbr. 1845.

Sämmtliche Seeschiffer und Steuerleute des hiesigen Regierungs-Bezirks werden hierdurch angewiesen, der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde und der übrigen Hafen-Behörden der Monarchie bei ihrem Aus- und Eingange ihre Befähigungs-Zeugnisse, oder wenn sie schon vor dem Jahre 1824 selbstständig gefahren, eine diesfällige Bescheinigung ihrer Ortsobrigkeit auf Verlangen vorzulegen, da diese besondere Listen zu führen haben, in welchen die Qualifikations-Befugnisse angegeben werden müssen.

(Amtsblatt 1845. Nr. 52. S. 384)

b) desgl. v. 18. Septbr. 1846.

Wir finden uns veranlaßt, das schifffahrttreibende Publikum darauf aufmerksam zu machen, daß, gemäß der Vorschriften der allgemeinen Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar v. J. in den §§. 45 und 177, Seeschiffer und Seesteuerleute, welche entweder ohne die erforderliche polizeiliche Genehmigung (Qualifications-
oder ortspolizeiliches Attest), sei es nun, daß diese sich auf eine frühere Berech-
tigung oder auf die nach Maßgabe der Instruction vom 15. October 1840 (Amts-
blatt Seite 245 No. 293) dargethane Qualification gründet — das Gewerbe

1) Hinsichtlich der Befähigung und Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer und Seelootsen ist das Min.-
Rescr. v. 15. Okt. 1840 nebst Instruktion — Beilage z. Stett. Amtsbl. 1840 Nr. 37 S. 185 — er-
gangen und bis jetzt noch in Kraft, der Erlaß einer neuen bezüglichen Instruktion steht jedoch in nicht
zu weite Aussicht.

als Seeschiffer und Seesteuerleute selbstständig betreiben, oder von den in der vorschriftsmäßigen Genehmigung festgesetzten Bedingungen abweichen, Geldbuße bis zu Zweihundert Thalern oder Gefängniß bis zu drei Monaten verwirkt haben.

Indem wir daher vor dergleichen unbefugtem Gewerbebetrieb ernstlich warnen, weisen wir zugleich die betreffenden Polizei-, namentlich die Musterungs-Behörden hierdurch an, die etwanigen Contravenienten unnachsichtlich zur Untersuchung und Bestrafung zu bringen.

(Amtsblatt 1846 Nr. 40 S. 267.)

Vierte Abtheilung.

Bestimmungen, die Fahrt der Seeschiffe betr.

Titel I.

Vorschriften über Führung der Flaggen.

Hinsichtlich der Führung der Preußischen Landes- und Handels-, so wie der Lootsen-Flagge sind ergangen:

1. Die Allerh. Kabinetsordre vom 22. Mai 1818:

Auf Ihren Bericht v. 1. Januar d. J. geht meine Beschließung in Absicht der sogenannten ordentlichen Landesflagge dahin, daß solche allgemein schwarz und weiß sei und aus drei Streifen von gleicher Breite, von denen der mittlere weiß, der obere und untere aber schwarz sein muß — jedoch ohne Adler — bestehen soll, hierbei bleibt aber den Rhedern und Schiffern frei den innern weißen Streifen dieser Flagge mit dem Namen der Stadt, oder der Provinz, welcher sie angehören, zu versehen. Für die Königl. und Hauptflagge bleibt es bei den Bestimmungen, welche ich für den Schooner Stralsund und die Lizentjacht auf der Rhede von Stralsund früher gegeben habe. Ich übertasse Ihnen, bei Zurücksendung der vorgelegten Flaggenkarte, das Weitere zur Beobachtung der obigen Vorschriften zu verfügen. (v. Kamptz Annalen II. 347. 2. 34.)

2. Die Kabinets-Ordre vom 12. März 1823.

Aus den in Ihrem Berichte v. 16. Nov. v. J. enthaltenen Gründen bestimme ich hierdurch Meine Verfügung vom 22. Mai 1818 dahin, daß die ordentliche Landes- oder Handelsflagge in dem mittleren weißen Streifen den Preußischen heraldischen Adler erhalten und die beiden äußern schwarzen Streifen zusammengenommen den dritten Theil der ganzen Flaggenbreite einnehmen sollen. Indem ich die hiernach von Ihnen eingereichte Zeichnung C. genehmige, empfangen Sie solche mit der Flaggenkarte und den übrigen Zeichnungen hierbei zurück.

Berlin, den 12. März 1823. Friedrich Wilhelm.

An den Staatsminister Gr. v. Bülow.

(Gesetzsamml. 1823 S. 127.)

Diese Bestimmung ist seiner Zeit nur in den Reg.-Bez. der Ostseeküste zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden, und hat nur bei den Seeschiffern Anwendung gefunden, die Preuß. Schiffer auf den Strömen haben aber fortgefahren, Flaggen nach eigenem Belieben zu führen. Die sämmtlichen K. Regierungen sind daher durch Circ.-Rescr. des K. Finanz-Ministerii für Handel u. Fabrik (Beuth) v. 4. Nov. 1834 — v. K. Ann. XVIII. 1108. 4. 130 — angewiesen, jene allgemeine Vorschrift durch die Amtsblätter zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

(conf. Amtsbl. der K. Reg. zu Stettin vom 14. Nov. 1834 S. 279.)

3. Das Circ.-Rescr. desselben Ministers v. 22. Septbr. 1837 an sämmtliche Regierungen.

Die Allerh. Ordre v. 12. März 1823 in Betreff der Landes- und Handelsflagge, stellt ein Gebot dar, dessen Nichtbeachtung nach § 11 der Dienstanweisung v. 23. Oct. 1817, welcher auf Thl. II. Tit. 20 §§. 33, 35 u. 240 des A. L.-R. Bezug nimmt, strafbar ist.

Die K. Regierungen, denen durch die Circ.-Verf. v. 4. Nov. 1834 eröffnet worden ist, daß die Handelsflagge auch auf Preuß. Flußschiffe anwendbar sein soll, sind daher verpflichtet, darauf zu halten, daß Preuß. Handelsschiffe auch auf Flüssen

nicht fremde Handelsflaggen führen, sondern daß wenn dieselben sich einer Flagge bedienen, dies nur die Preuß. Handelsflagge sein darf.

Um die Aufrechthaltung dieses Gebots zu sichern, sind Preuß. Flußschiffer, wenn sie solches übertreten, deshalb zu warnen, und wenn sie dessen ungeachtet sich fremder Handelsflaggen bedienen, in eine Polizeistrafe bis 5 Thlr. zu nehmen.

Die K. Reg. hat diese Bestimmung, so weit es erforderlich ist, bekannt zu machen und danach zu verfahren.

(v. K. Ann. XXI. 787. — 3. 171.)

4. In Betreff der Führung der Lootsenflagge der Preuß. Schiffe erging die Allerh. Kabinetsordre v. 13. Febr. 1825, welche bestimmte,

daß ebenso wie in England, Rußland, Frankreich, den Niederlanden, Sardinien und Portugal bereits geschehen, auch für die Preuß. Schiffe eine besondere Lootsenflagge eingeführt werden soll, durch deren Aufziehen die Preuß. Schiffer bei ihrer Ankunft vor einem in- oder ausländ. Hafen künftig ihr Verlangen nach einem Lootsen erkennen zu geben haben.

Die Hafenpolizeibehörden sind angewiesen, darauf zu halten, daß jedes ausgehende Schiff die neue Flagge an Bord habe. Die Zeichnung der Flagge ist den betr. kaufmännischen und Hafenpolizeibehörden mitgetheilt, um sie durch Anschlag an der Börse und in den Lootsenbureaux zur Kenntniß der Schiffsrheder und Schiffsführer zu bringen.

(v. K. Ann. IX. 451. — 2. 120.)

5. Hinsichtlich der Begrüßung der Königsflagge ist zu bemerken:

daß des Königs Majestät bereits im J. 1844 zu befehlen geruht haben, daß eine, nach Allerhöchster Bestimmung hergestellte Königsflagge an Bord desjenigen Schiffes wehen solle, auf welchem Allerhöchst dieselben Sich befinden würden.

Wegen der militairischen Ehrenbezeigungen, welche dieser Flagge zu erzeigen sind, haben die Festungsbehörden seiner Zeit durch das K. Kriegsministerium die erforderliche Anweisung erhalten. Außerdem ist es Gebrauch, daß dieselbe von den in Sicht befindlichen Handelsschiffen durch Aufziehen der Nationalflagge begrüßt wird.

Wenngleich es um so weniger in der Absicht liegen kann, ein diesem seemännischen Gebrauch entsprechendes Verfahren auch für alle, auf Binnengewässern sich befindende Fahrzeuge, falls denselben die Königsflagge in Sicht kommt, ohne Weiteres vorzuschreiben, als die Binnenfahrzeuge nicht immer mit den dazu nöthigen Flaggen versehen sind, so ist doch von den Führern der größeren Stromfahrzeuge, namentlich der Dampfböte, zu erwarten, daß sie dem Zeichen der Anwesenheit Sr. Maj. des Königs auf einem Schiffe, sobald ihnen dasselbe kenntlich wird, ihre Ehrfurcht nach Schiffsgebrauch durch Aufhissen der Nationalflagge gern bezeigen werden.

Titel II.

Die Befugniß zur Führung der Preuß. Flagge und die Ausfertigung der Beilbriefe betreffend.

1. Circ.-Rescr. des K. Finanz-Min. v. 28. März 1845.

Die in neuerer Zeit mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge, der Vertrag zur Unterdrückung des Sklavenhandels vom 20. Dezember 1841 (G.-S. 1844 S. 372 seq.) und die Verträge wegen Bestrafung des Sklavenhandels vom 8. Juli v. J. (G.-S. S. 399 seq.) machen die Zusammenstellung bestimmter, bereits in der bestehenden Gesetzgebung begründeten Vorschriften über die von Preußischen Schiffen, behufs des Nachweises der Befugniß, die Preußische Flagge zu führen, zu nehmenden Schiffspapiere und über die, zur Vermeidung von Mißbräuchen, zu treffenden Maßregeln dringend nothwendig.

Der Herr Justizminister hat, in Uebereinstimmung mit dem Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten und mit mir, unterm 18. d. M. eine

Instruktion für die Gerichte über das bei Ausfertigung von Beilbriefen zu beobachtende Verfahren

erlassen, welche der K. Reg. hierbei (Anl a.) mit der Anweisung zugefertigt wird, davon sofort jedem Orte ihres Verwaltungsbezirks, von welchem aus Rhederei

betrieben wird, (resp. den Vorstehern der dortigen Kaufmannschaft) ein Exemplar zugehen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß die Hafenpolizeibehörden von dem Inhalte in Kenntniß gesetzt werden. Demnächst ist für den Abdruck der Instruktion durch das Amtsblatt zu sorgen.

Die K. Reg. hat den Kaufmannschaften und den betreffenden Gewerbetreibenden in meinem Namen zu erkennen zu geben, wie ich das Vertrauen hegen zu dürfen glaube: sie würden an ihrem Theile sich möglichst angelegen sein lassen, den Zweck dieser Instruktion zu unterstützen, und Alles zu vermeiden, was der Begründung eines festen Vertrauens auswärtiger Reg. auf die Glaubwürdigkeit und Beweiskraft Preußischer Schiffspapiere hinderlich werden könne, da es wesentlich davon abhängig sein werde, die betreffenden Gewerbetreibenden vor Nachtheilen zu sichern, welche andernfalls unabwendlich daraus für sie entstehen dürften.

Die Hafenpolizeibehörden sind anzuweisen, bei den Musterungen Gelegenheit zu nehmen, die Schiffer darauf aufmerksam zu machen, wie nöthig es sei, sich mit vollständigen Papieren, nach Maßgabe des Inhalts der Instruktion, zu versehen, namentlich aber den Inhalt der Beilbriefe ergänzen zu lassen, wenn es daran etwa fehlen sollte. Sie haben sich zu dem Zwecke die Beilbriefe vorlegen zu lassen. Sollten sie finden, daß der in Nr. III. 3. der Instruktion vorgesehene Fall vorliege, so haben sie zwar dem Ausgange des Schiffes kein Hinderniß entgegen zu setzen, wie sich von selbst versteht, daß dies auch in andern Fällen blos deshalb, weil der Beilbrief nicht von dem, durch die Instruktion bezweckten vollständigen Inhalte ist, nicht geschehen darf: sie haben aber den Schiffer zu verwarnen, daß er, wenn er durch den Mangel der Papiere in Verlust oder Verwickelungen gerathe, keine Vertretung Seitens der diesseitigen Behörden zu gewärtigen habe, und darüber eine Registratur aufzunehmen. Von dem, in Nr. III. 3 gedachten Falle, wenn er vorkommen sollte, ist sofort an die K. Reg. Anzeige zu leisten und von Ihr an mich zu berichten.

Es darf erwartet werden, daß die hiernach getroffenen Maßregeln genügen werden, den Zweck zu sichern, ohne weitere gesetzliche Vorschriften in Wirksamkeit treten zu lassen.

Sollte sich finden, daß Rheder bei den betreffenden Gerichten ihre Anträge gemacht haben, dort aber auf Schwierigkeiten gestoßen sind, welche sie sogleich nicht zu beseitigen vermöchten, so ist mir davon Anzeige zu machen, damit ich eine Vermittelung eintreten lassen kann, soweit es deren bedürfen sollte.

Am Schlusse des Jahres erwarte ich den gutachtlichen Bericht der K. Reg. über die Wirksamkeit der Instruktion und über die Zweckmäßigkeit ihrer Abänderung oder Ergänzung. Wäre dahin nur durch einen Akt der Legislation zu gelangen, so hat die K. Reg. Sich auch darüber zu äußern und Sich über die Beurtheilung der Instruktion und über die etwa daran zu knüpfenden Wünsche seitens der betreffenden Gewerbetreibenden Kenntniß zu verschaffen.

Die Mittheilung der Instruktion an die Letzteren darf aber in Ihrem Geschäftsgange durchaus keinen Aufenthalt erleiden, damit der Inhalt vor Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt bekannt werde.

Anl. a.

Instruktion für die Gerichte über das bei Ausfertigung von Beilbriefen zu beobachtende Verfahren, v. 18. März 1845.

In Folge mehrerer, mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge, namentlich des Vertrages mit dem Könige der Niederlande v. 3. Juni 1837, Art. 6 daselbst (G.-S. S. 116), des Vertrages mit dem Könige von Griechenland v. $\frac{31.\ \text{Juli}}{12.\ \text{August}}$ 1839, Art. 7 daselbst (G.-S. 1840 S. 65) des Vertrages mit der Königin von Portugal v. 20. Februar und 6 Juni 1844 Art. 3 daselbst (G.-S. S. 153), sowie des Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels v. 20. Dezember 1841 (G.-S. 1844 S. 371 seq.) und der Verträge wegen Bestrafung des Sklavenhandels v. 8. Juli 1844 (G.-S S. 399 seq.) hat sich die unabweisbare Nothwendigkeit ergeben, darüber:

welche Papiere Preußische Seeschiffe bei sich führen müssen, um sich auf der See oder in fremden Häfen als Preuß. und zur Führung der Preuß. Flagge berechtigt auszuweisen, und wie dem, für die Preuß. Rhederei höchst gefährlichen Mißbrauch der Preuß. Flagge vorzubeugen sei?

die in unserer Gesetzgebung begründeten Grundsätze festzustellen und demnächst bei Ausfertigung der zur Legitimation der Preuß. Seeschiffe erforderlichen Urkunden, für den ganzen Umfang der Monarchie ein, diesen Grundsätzen entsprechendes,

gleichmäßiges Verfahren herbeizuführen, indem die Preuß. Schiffe nur auf diesem Wege gegen die Gefahr gesichert werden können, wegen Mangels ausreichender Legitimations-Urkunden der ihnen gebührenden Rechte verlustig zu gehen oder gar als verdächtig angehalten und aufgebracht zu werden.

In Uebereinstimmung mit den Herren Ministern der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen, sieht sich daher der Justizminister veranlaßt, den Gerichten über diesen, für das Gedeihen der Preuß. Rhederei so höchst wichtigen Gegenstand Folgendes zu eröffnen:

I. Ueber die Frage: unter welchen Bedingungen ein Seeschiff Anspruch darauf habe, für ein Preuß. zu gelten und die Preuß. Flagge zu führen, enthält das A. L.-R. keine ausdrückliche Bestimmung. Dagegen ist in den, auf Allerh. Spezialbefehl erlassenen V. v. 30. April, 3. Nov. und 8. Dez. 1781

(de Martens recueil de traités, seconde édition, tome III. p. 284 seq., Dohm Materialien, 4 Lief. S. 257 ff.

wiederholt ausgesprochen:

daß der Gebrauch der Preuß. Flagge keinem Andern, als dem wahren und wirklichen Preuß. Unterthan gestattet ist; daß mithin die Legitimationspapiere der Preuß. Schiffe zuverlässige Beweise enthalten müssen, daß die Rheder und Eigenthümer, welche alle namentlich und besonders zu benennen sind, wahre und wirkliche Preuß. Unterthanen sind, und daß dergleichen Legitimationspapiere nicht anders, als mit der genauesten Vorsicht zur Verhütung alles Mißbrauches, folglich an keinen Andern, als wahre und wirkliche K. Unterthanen, ausgefertigt werden dürfen.

In Folge eines, von dem Staatsrath über die Nationalisirung fremder Schiffe erstatteten Gutachtens, haben des hochseligen Königs Maj. in einer, an den Staatsrath erlassenen Allerh. Ordre v. 9. April 1823, so wie in einer, an den damaligen Handelsmin., Grafen v. Bülow, erlassenen Allerh. K.-O. von demselben Tage anerkannt, daß die Bestimmungen der gedachten V. vom Jahre 1781, die Grundsätze über die Nationalität Preuß. Schiffe enthielten und noch immer für maßgebend zu achten seien. Es ist daher auch der Erlaß eines neuen Gesetzes über den vorliegenden Gegenstand nicht nöthig befunden, in der Allerh. K.-O. v. 9. April 1823 vielmehr nur angeordnet worden, daß jene Bestimmungen den Behörden im administrativen Wege in Erinnerung zu bringen seien.

Nach den jetzt bestehenden V., muß demnach jedes Seeschiff, welches ausschließliches Eigenthum Preuß. Unterthanen ist, als ein Preuß. und zur Führung der Preuß. Flagge berechtigtes angesehen werden, und zwar ohne Unterschied, ob das Schiff auch im Inlande erbaut oder aber vom Auslande in einen Preuß. Hafen eingeführt ist; wogegen selbst ein im Inlande erbautes Schiff, sobald es ganz oder auch nur zum geringsten Theile Ausländern gehört, auf die Rechte der Preuß. Nationalität keinen Anspruch hat.

II. Bei der ferneren Frage: mit welchen Urkunden Preuß. Schiffe versehen sein müssen, um sich als solche und als zur Führung der Preußischen Flagge berechtigte, fremden Mächten gegenüber, auszuweisen, darf nicht auf die V. von 1781 zurückgegangen und danach angenommen werden, daß die Schiffe mit einem, von dem auswärtigen Min. für jede Reise besonders auszufertigenden, damals sogenannten See- und Flaggenpasse versehen sein müßten. Denn in der Allerh. O. v. 9. April 1823 sind nur die, in jenen V. enthaltenen Grundsätze wegen Nationalität der Preuß. Schiffe anerkannt, nicht aber zugleich die Bestimmungen sanktionirt worden, welche sich auf den Nachweis der Nationalität, fremden Mächten gegenüber, beziehen, und welche mit dem damaligen Seekriege, durch den sie hervorgerufen wurden, ihre Bedeutung und Geltung verloren haben. Insbesondere läßt sich nicht behaupten, daß die, in den §§. 1424. 1425. Tit. 8. Thl. II. des A. L.-R. erwähnten Schiffspässe mit den See- und Flaggenpässen, welche die V. von 1781 vorschreiben, identisch seien, indem die ersteren zum Ausweise der Nationalität nicht bestimmt sind und bei anderen Behörden, als die während des damaligen Seekrieges nöthigen See- und Flaggenpässe ausgefertigt werden. Demgemäß sind denn auch See- und Flaggenpässe in dem Sinne der V. von 1781 nach Beendigung des damaligen Seekrieges nicht mehr ausgestellt worden.

Das zu einer solchen Urkunde geeignete Dokument ist gegenwärtig der Beilbrief und dies muß insbesondere nach den Vorschriften des L.-R. angenommen werden. Denn wenn letzteres im §. 1392. Thl. II. Tit. 8. bestimmt:

daß kein Schiff zum Transport der Frachten gebraucht werden soll, wenn es nicht mit einem Beilbriefe versehen ist,

so ergiebt sich hieraus, in Verbindung mit den unmittelbar vorhergehenden §§.

1389 bis 1391 a. a. O., daß der Beilbrief nicht blos eine Bescheinigung über den seetüchtigen Bau des Schiffes ist, sondern vielmehr, seiner eigentlichen Bestimmung nach, als Nachweis dienen soll, daß der Eigenthümer alle Bedingungen erfüllt hat, unter welchen es ihm gestattet ist, innerhalb Landes Rhederei zu treiben und sich dabei der, in der Allerh. K.-O. v. 20. Juni 1822 (G.-S. S. 177) den inländischen Rhedereien bewilligten Begünstigungen zu erfreuen. Es findet dies auch darin seine Bestätigung, daß im §. 1424 a. a. O. der Beilbrief ausdrücklich unter den zur Legitimation eines Schiffes erforderlichen Papieren aufgeführt wird, und, nach §. 303. Thl. I. Tit. 20. ebendaselbst, die Verpfändung eines Schiffes auf dem Beilbriefe verzeichnet werden muß, indem namentlich diese letztere Bestimmung ohne alle Bedeutung sein würde, wenn nicht der Beilbrief dazu bestimmt wäre, den Eigenthümer eines Schiffes als solchen eben so zu legitimiren, wie das Eigenthum an einem Grundstücke durch den Hypothekenschein nachgewiesen wird.

Hiervon ausgehend, beabsichtigt der Herr Min. der ausw. Angelegenheiten die auswärtigen Mächte, mit denen Schifffahrtsverträge abgeschlossen sind oder noch abgeschlossen werden, davon in Kenntniß zu setzen, daß diejenigen Schiffe als Preußische anzusehen und die Preuß. Flagge zu führen berechtigt sind, welche die nachstehenden Urkunden bei sich führen:

a. einen, von dem kompetenten Preuß. Ger. ausgefertigten Beilbrief, aus welchem erhellt, daß das Schiff ausschließliches Eigenthum Preußischer Unterthanen ist;
b. den Meßbrief, durch welchen die Tragfähigkeit des Schiffes attestirt wird;
c. die Musterrolle.

Der Justizmin. hat sich hiermit einverstanden erklären und insbesondere anerkennen müssen, daß die Ausfertigung von Beilbriefen der bezeichneten Art, die schon jetzt in der Praxis nicht ungewöhnlich sind, nach der bestehenden Gesetzgebung durchaus zulässig sei. Um die Rheder in den Stand zu setzen, ihre Schiffe mit Beilbriefen zu versehen, die diesen Erfordernissen entsprechen, weist der Justizminister sämmtliche, zur Ausfertigung von Beilbriefen berechtigte Ger. daher an:

1. für die Folge in den über Schiffe, welche für Rechnung Preuß. Unterthanen erbaut sind, auszufertigenden Beilbriefen jedes Mal nicht blos im Allgemeinen den vorschriftsmäßigen Bau, sondern auch ganz speciell zu bescheinigen:
a. wann, wo und von wem das Schiff erbaut ist, so wie
b. daß die namentlich, unter specieller Angabe der Antheile eines Jeden, aufzuführenden Eigenthümer sämmtlich ihre Eigenschaft als Preußische Unterthanen nachgewiesen haben,

und bei der Unterschrift, mit Rücksicht auf die Vorschrift des §. 1425. Thl. II. Tit. 8. des A. L.-R. ausdrücklich zu bemerken, daß und für welchen Bezirk sie zur Ausstellung von Beilbriefen berechtigt sind.

Wird demnächst ein, mit einem solchen Beilbriefe versehenes Schiff ganz oder theilweise an Preuß. Unterthanen veräußert, und hiervon unter Beibringung der betreffenden Urkunden dem Ger. Anzeige gemacht, so hat letzteres, auf Grund der Urkunden, den Uebergang des Eigenthums auf den neuen Erwerber unter dem Beilbriefe oder in Ermangelung hinreichenden Raumes, auf einem, gleich anzuheftenden Bogen zu vermerken, und gleichzeitig dessen Eigenschaft als Preuß. Unterthanen zu bescheinigen.

2) Zur Erleichterung der Legitimation Preuß. Schiffe in auswärtigen Häfen würde es wesentlich beitragen, wenn die Beilbriefe, welche gegenwärtig bei den verschiedenen Ger. eine verschiedene Form haben und in manchen Punkten von einander abweichen, in dem ganzen Umfange der Monarchie nach einem und demselben Formular ausgestellt würden und dieses Formular den auswärtigen Mächten mitgetheilt werden könnte. Es ist indessen bedenklich, schon jetzt ein solches Formular allgemein einzuführen, weil namentlich alsdann eine, mit großen Schwierigkeiten verbundene Umschreibung der bereits ausgefertigten Beilbriefe nöthig werden würde, und fordert der Justizminister die Ger. daher nur auf:

a. ein, den sub. Nr. 1. namhaft gemachten Erfordernissen entsprechendes Schema, wie von jetzt ab die Beilbriefe ausgefertigt werden sollen, zu entwerfen und hierher einzureichen, und
b. sobald ihnen ein, in früherer Zeit von ihnen ertheilter Beilbrief vorgelegt wird, welcher diesen Erfordernissen nicht durchgehends entspricht, seinen Inhalt auf Verlangen der Interessenten durch ein, unter denselben zu setzendes Attest zu ergänzen.

3) Wenn Preuß. Unterthanen das Eigenthum eines im Auslande erbauten

oder sonst Ausländern gehörigen Schiffes an sich gebracht haben, und die auf ihren Antrag erfolgte Prüfung zu keinen Ausstellungen gegen den vorschriftsmäßigen Bau Veranlassung gegeben hat, so folgt aus den sub I. entwickelten Grundsätzen, daß ihnen die Ausfertigung eines, den obigen Erfordernissen entsprechenden förmlichen Beilbriefs nicht, wie dies bisher von einigen Gerichten geschehen ist, verweigert werden darf; in diesem Beilbriefe muß jedoch, wie sich von selbst versteht, auf Grund der beigebrachten Urkunden, der Ursprung des Schiffes und die Art, wie die Extrahenten das Eigenthum daran erworben haben, vermerkt und zugleich attestirt werden:

daß das Schiff dadurch, daß es in das Eigenthum Preuß. Unterthanen übergegangen ist, nach der dieserhalb in Preußen bestehenden Verfassung, aller den Preuß. Schiffen zustehenden Rechte theilhaftig geworden und demgemäß auch befugt ist, die Preuß. Flagge zu führen.

Wenn dagegen

4) in Preuß. Häfen ein Schiff, auch nur theilweise, für Rechnung von Ausländern erbaut wird, so darf demselben, weil ihm die Rechte eines Preußen nicht zustehen, auch unter keinen Umständen ein Beilbrief ausgefertigt, vielmehr kann den Eigenthümern, auf deren Verlangen, nur ein Attest über den vorschriftsmäßigen Bau des Schiffs ertheilt werden, in welchem Atteste jedoch der Ausdruck Beilbrief gänzlich vermieden und ausdrücklich vermerkt werden muß:

daß das Schiff, weil es Ausländern gehöre, auf die Rechte Preußischer Schiffe keinen Anspruch habe und zur Führung der Preuß. Flagge nicht berechtigt sei.

III. Was schließlich die Frage betrifft, wie einem Mißbrauche der Preuß. Flagge vorzubeugen und namentlich zu verhindern sei, daß, wenn Ausländer ein Preuß., mit einem vorschriftsmäßigen Beilbriefe versehenes Schiff ganz oder zu einzelnen Parten an sich bringen, das Schiff dennoch fortfahre, unter dem Schutze des Beilbriefs die Rechte der Preuß. Schiffe sich anzumaßen, so kann es

1) keinem Bedenken unterliegen, daß, wenn ein solcher Veräußerungsvertrag an Ausländer, unter Produktion des Beilbriefs, vor einem Preußischen Gerichte abgeschlossen wird, letzteres eben so befugt, als verpflichtet ist, unter dem Beilbriefe zu vermerken, daß das Schiff, resp. eine Schiffspart an demselben an Ausländer verkauft sind, in Folge dessen, dieses Schiff aus der Preußischen Marine ausgeschieden sei. Denn dies folgt von selbst aus der allgemeinen Verbindlichkeit der Gerichte, in allen Fällen, wo der Inhalt einer Urkunde durch einen, von ihnen selbst vorgenommenen Akt abgeändert worden ist und ein Dritter, dem von dieser Veränderung nichts bekannt geworden, durch jene Urkunde getäuscht werden könnte, einer solchen Gefahr von Amts wegen durch einen, unter die Urkunde zu setzenden Vermerk der stattgefundenen Veränderung vorzubeugen.

Im Uebrigen haben

2) die inländischen Rheder selbst das nächste Interesse, daß jeder Mißbrauch Preuß. Beilbriefe für Schiffe, welche nicht mehr als national-preußische angesehen werden können, verhütet werde, weil, wenn dergleichen Fälle wiederholt vorkommen sollten, die auswärtigen Mächte nicht ohne Grund sich weigern würden, den Beilbrief als einen genügenden Ausweis der Preußischen Nationalität anzuerkennen. Es ist daher zu erwarten, daß die Rheder, im wohl verstandenen eigenen Interesse, von jedem Verkaufe eines Schiffs oder einer Schiffsparte an Ausländer dem Gerichte Anzeige machen und darauf antragen werden, daß deshalb das Nöthige unter dem Beilbriefe vermerkt werde; und daß der Deferirung eines solchen, lediglich einen Akt der freiwilligen Gerichtsbarkeit bezweckenden Antrages nichts entgegensteht, kann gleichfalls keinem Bedenken unterliegen. Zweifelhafter ist es dagegen, ob

3) die Gerichte, wenn sie von dem Verkaufe eines Schiffs oder einer Schiffsparte an einen Ausländer gelegentlich Kenntniß erhalten, befugt sind, von Amtswegen das Ausscheiden des Schiffes aus der Preuß. Marine auf dem Beilbriefe zu vermerken und letzteren zu diesem Zwecke, wenn er nicht etwa bei ihnen bereits producirt ist, einzufordern?

Daß ein solches Verfahren wesentlich dazu beitragen würde, den Mißbrauch der Preußischen Beilbriefe zu verhindern, leuchtet von selbst ein. Anscheinend findet dies Verfahren auch darin seine Rechtfertigung, daß die Verordnung vom Jahre 1781 den Behörden zur Pflicht machen, bei Ertheilung von Legitimationspapieren für Preußische Schiffe mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen und jedem Mißbrauche möglichst vorzubeugen; dennoch aber muß für jetzt und bis etwa hierüber eine Allerh. Bestimmung ergeht, die Prüfung: ob in der gedachten

betrieben wird, (resp. den Vorstehern der dortigen Kaufmannschaft) ein Exemplar zugehen zu lassen, auch dafür zu sorgen, daß die Hafenpolizeibehörden von dem Inhalte in Kenntniß gesetzt werden. Demnächst ist für den Abdruck der Instruktion durch das Amtsblatt zu sorgen.

Die K. Reg. hat den Kaufmannschaften und den betreffenden Gewerbetreibenden in meinem Namen zu erkennen zu geben, wie ich das Vertrauen hegen zu dürfen glaube: sie würden an ihrem Theile sich möglichst angelegen sein lassen, den Zweck dieser Instruktion zu unterstützen, und Alles zu vermeiden, was der Begründung eines festen Vertrauens auswärtiger Reg. auf die Glaubwürdigkeit und Beweiskraft Preußischer Schiffspapiere hinderlich werden könne, da es wesentlich davon abhängig sein werde, die betreffenden Gewerbetreibenden vor Nachtheilen zu sichern, welche andernfalls unabwendlich daraus für sie entstehen dürften.

Die Hafenpolizeibehörden sind anzuweisen, bei den Musterungen Gelegenheit zu nehmen, die Schiffer darauf aufmerksam zu machen, wie nöthig es sei, sich mit vollständigen Papieren, nach Maßgabe des Inhalts der Instruktion, zu versehen, namentlich aber den Inhalt der Beilbriefe ergänzen zu lassen, wenn es daran etwa fehlen sollte. Sie haben sich zu dem Zwecke die Beilbriefe vorlegen zu lassen. Sollten sie finden, daß der in Nr. III. 3. der Instruktion vorgesehene Fall vorliege, so haben sie zwar dem Ausgange des Schiffes kein Hinderniß entgegen zu setzen, wie sich von selbst versteht, daß dies auch in andern Fällen blos deshalb, weil der Beilbrief nicht von dem, durch die Instruktion bezweckten vollständigen Inhalte ist, nicht geschehen darf: sie haben aber den Schiffer zu verwarnen, daß er, wenn er durch den Mangel der Papiere in Verlust oder Verwickelungen gerathe, keine Vertretung Seitens der diesseitigen Behörden zu gewärtigen habe, und darüber eine Registratur aufzunehmen. Von dem, in Nr. III. 3 gedachten Falle, wenn er vorkommen sollte, ist sofort an die K. Reg. Anzeige zu leisten und von Ihr an mich zu berichten.

Es darf erwartet werden, daß die hiernach getroffenen Maßregeln genügen werden, den Zweck zu sichern, ohne weitere gesetzliche Vorschriften in Wirksamkeit treten zu lassen.

Sollte sich finden, daß Rheder bei den betreffenden Gerichten ihre Anträge gemacht haben, dort aber auf Schwierigkeiten gestoßen sind, welche sie sogleich nicht zu beseitigen vermöchten, so ist mir davon Anzeige zu machen, damit ich eine Vermittelung eintreten lassen kann, soweit es deren bedürfen sollte.

Am Schlusse des Jahres erwarte ich den gutachtlichen Bericht der K. Reg. über die Wirksamkeit der Instruktion und über die Zweckmäßigkeit ihrer Abänderung oder Ergänzung. Wäre dahin nur durch einen Akt der Legislation zu gelangen, so hat die K. Reg. Sich auch darüber zu äußern und Sich über die Beurtheilung der Instruktion und über die etwa daran zu knüpfenden Wünsche seitens der betreffenden Gewerbetreibenden Kenntniß zu verschaffen.

Die Mittheilung der Instruktion an die Letzteren darf aber in Ihrem Geschäftsgange durchaus keinen Aufenthalt erleiden, damit der Inhalt vor Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt bekannt werde.

Anl. a.

Instruktion für die Gerichte über das bei Ausfertigung von Beilbriefen zu beobachtende Verfahren, v. 18. März 1845.

In Folge mehrerer, mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schifffahrtsverträge, namentlich des Vertrages mit dem Könige der Niederlande v. 3. Juni 1837, Art. 6 daselbst (G.-S. S. 116), des Vertrages mit dem Könige von Griechenland v. $\frac{\text{31. Juli}}{\text{12. August}}$ 1839, Art. 7 daselbst (G.-S. 1840 S. 65) des Vertrages mit der Königin von Portugal v. 20. Februar und 6 Juni 1844 Art. 3 daselbst (G.-S. S. 153), sowie des Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels v. 20. Dezember 1841 (G.-S. 1844 S. 371 seq.) und der Verträge wegen Bestrafung des Sklavenhandels v. 8. Juli 1844 (G.-S S. 399 seq.) hat sich die unabweisbare Nothwendigkeit ergeben, darüber:

welche Papiere Preußische Seeschiffe bei sich führen müssen, um sich auf der See oder in fremden Häfen als Preuß. und zur Führung der Preuß. Flagge berechtigt auszuweisen, und wie dem, für die Preuß. Rhederei höchst gefährlichen Mißbrauch der Preuß. Flagge vorzubeugen sei?

die in unserer Gesetzgebung begründeten Grundsätze festzustellen und demnächst bei Ausfertigung der zur Legitimation der Preuß. Seeschiffe erforderlichen Urkunden, für den ganzen Umfang der Monarchie ein, diesen Grundsätzen entsprechendes,

gleichmäßiges Verfahren herbeizuführen, indem die Preuß. Schiffe nur auf diesem Wege gegen die Gefahr gesichert werden können, wegen Mangels ausreichender Legitimations-Urkunden der ihnen gebührenden Rechte verlustig zu gehen oder gar als verdächtig angehalten und aufgebracht zu werden.

In Uebereinstimmung mit den Herren Ministern der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen, sieht sich daher der Justizminister veranlaßt, den Gerichten über diesen, für das Gedeihen der Preuß. Rhederei so höchst wichtigen Gegenstand Folgendes zu eröffnen:

I. Ueber die Frage: unter welchen Bedingungen ein Seeschiff Anspruch darauf habe, für ein Preuß. zu gelten und die Preuß. Flagge zu führen, enthält das A. L.-R. keine ausdrückliche Bestimmung. Dagegen ist in den, auf Allerh. Spezialbefehl erlassenen V. v. 30. April, 3. Nov. und 8. Dez. 1781

(de Martens recueil de traités, seconde édition, tome III. p. 284 seq., Dohm Materialien, 4 Lief. S. 257 ff.

wiederholt ausgesprochen:

daß der Gebrauch der Preuß. Flagge keinem Andern, als dem wahren und wirklichen Preuß. Unterthan gestattet ist; daß mithin die Legitimationspapiere der Preuß. Schiffe zuverlässige Beweise enthalten müssen, daß die Rheder und Eigenthümer, welche alle namentlich und besonders zu benennen sind, wahre und wirkliche Preuß. Unterthanen sind, und daß dergleichen Legitimationspapiere nicht anders, als mit der genauesten Vorsicht zur Verhütung alles Mißbrauches, folglich an keinen Andern, als wahre und wirkliche K. Unterthanen, ausgefertigt werden dürfen.

In Folge eines, von dem Staatsrath über die Nationalisirung fremder Schiffe erstatteten Gutachtens, haben des hochseligen Königs Maj. in einer, an den Staatsrath erlassenen Allerh. Ordre v. 9. April 1823, so wie in einer, an den damaligen Handelsmin., Grafen v. Bülow, erlassenen Allerh. K.-O. von demselben Tage anerkannt, daß die Bestimmungen der gedachten V. vom Jahre 1781, die Grundsätze über die Nationalität Preuß. Schiffe enthielten und noch immer für maßgebend zu achten seien. Es ist daher auch der Erlaß eines neuen Gesetzes über den vorliegenden Gegenstand nicht nöthig befunden, in der Allerh. K.-O. v. 9. April 1823 vielmehr nur angeordnet worden, daß jene Bestimmungen den Behörden im administrativen Wege in Erinnerung zu bringen seien.

Nach den jetzt bestehenden V., muß demnach jedes Seeschiff, welches ausschließliches Eigenthum Preuß. Unterthanen ist, als ein Preuß. und zur Führung der Preuß. Flagge berechtigtes angesehen werden, und zwar ohne Unterschied, ob das Schiff auch im Inlande erbaut oder aber vom Auslande in einen Preuß. Hafen eingeführt ist; wogegen selbst ein im Inlande erbautes Schiff, sobald es ganz oder auch nur zum geringsten Theile Ausländern gehört, auf die Rechte der Preuß. Nationalität keinen Anspruch hat.

II. Bei der ferneren Frage: mit welchen Urkunden Preuß. Schiffe versehen sein müssen, um sich als solche und als zur Führung der Preußischen Flagge berechtigte, fremden Mächten gegenüber, auszuweisen, darf nicht auf die V. von 1781 zurückgegangen und danach angenommen werden, daß die Schiffe mit einem, von dem auswärtigen Min. für jede Reise besonders auszufertigenden, damals sogenannten See- und Flaggenpasse versehen sein müßten. Denn in der Allerh. O. v. 9. April 1823 sind nur die, in jenen V. enthaltenen Grundsätze wegen Nationalität der Preuß. Schiffe anerkannt, nicht aber zugleich die Bestimmungen sanktionirt worden, welche sich auf den Nachweis der Nationalität, fremden Mächten gegenüber, beziehen, und welche mit dem damaligen Seekriege, durch den sie hervorgerufen wurden, ihre Bedeutung und Geltung verloren haben. Insbesondere läßt sich nicht behaupten, daß die, in den §§. 1424. 1425. Tit. 8. Thl. II. des A. L.-R. erwähnten Schiffspässe mit den See- und Flaggenpässen, welche die V. von 1781 vorschreiben, identisch seien, indem die ersteren zum Ausweise der Nationalität nicht bestimmt sind und bei anderen Behörden, als die während des damaligen Seekrieges nöthigen See- und Flaggenpässe ausgefertigt werden. Demgemäß sind denn auch See- und Flaggenpässe in dem Sinne der V. von 1781 nach Beendigung des damaligen Seekrieges nicht mehr ausgestellt worden.

Das zu einer solchen Urkunde geeignete Dokument ist gegenwärtig der Beilbrief und dies muß insbesondere nach den Vorschriften des L.-R. angenommen werden. Denn wenn letzteres im §. 1392. Thl. II. Tit. 8. bestimmt:

daß kein Schiff zum Transport der Frachten gebraucht werden soll, wenn es nicht mit einem Beilbriefe versehen ist,

so ergiebt sich hieraus, in Verbindung mit den unmittelbar vorhergehenden §§.

1389 bis 1391 a. a. O., daß der Beilbrief nicht blos eine Bescheinigung über den seetüchtigen Bau des Schiffes ist, sondern vielmehr, seiner eigentlichen Bestimmung nach, als Nachweis dienen soll, daß der Eigenthümer alle Bedingungen erfüllt hat, unter welchen es ihm gestattet ist, innerhalb Landes Rhederei zu treiben und sich dabei der, in der Allerh. K.-O. v. 20. Juni 1822 (G.-S. S. 177) den inländischen Rhedereien bewilligten Begünstigungen zu erfreuen. Es findet dies auch darin seine Bestätigung, daß im §. 1424 a. a. O. der Beilbrief ausdrücklich unter den zur Legitimation eines Schiffes erforderlichen Papieren aufgeführt wird, und, nach §. 303. Thl. I. Tit. 20. ebendaselbst, die Verpfändung eines Schiffes auf dem Beilbriefe verzeichnet werden muß, indem namentlich diese letztere Bestimmung ohne alle Bedeutung sein würde, wenn nicht der Beilbrief dazu bestimmt wäre, den Eigenthümer eines Schiffes als solchen eben so zu legitimiren, wie das Eigenthum an einem Grundstücke durch den Hypothekenschein nachgewiesen wird.

Hiervon ausgehend, beabsichtigt der Herr Min. der ausw. Angelegenheiten die auswärtigen Mächte, mit denen Schiffahrtsverträge abgeschlossen sind oder noch abgeschlossen werden, davon in Kenntniß zu setzen, daß diejenigen Schiffe als Preußische anzusehen und die Preuß. Flagge zu führen berechtigt sind, welche die nachstehenden Urkunden bei sich führen:

a. einen, von dem kompetenten Preuß. Ger. ausgefertigten Beilbrief, aus welchem erhellt, daß das Schiff ausschließliches Eigenthum Preußischer Unterthanen ist;
b. den Meßbrief, durch welchen die Tragfähigkeit des Schiffes attestirt wird;
c. die Musterrolle.

Der Justizmin. hat sich hiermit einverstanden erklären und insbesondere anerkennen müssen, daß die Ausfertigung von Beilbriefen der bezeichneten Art, die schon jetzt in der Praxis nicht ungewöhnlich sind, nach der bestehenden Gesetzgebung durchaus zulässig sei. Um die Rheder in den Stand zu setzen, ihre Schiffe mit Beilbriefen zu versehen, die diesen Erfordernissen entsprechen, weist der Justizminister sämmtliche, zur Ausfertigung von Beilbriefen berechtigte Ger. daher an:

1. für die Folge in den über Schiffe, welche für Rechnung Preuß. Unterthanen erbaut sind, auszufertigenden Beilbriefen jedes Mal nicht blos im Allgemeinen den vorschriftsmäßigen Bau, sondern auch ganz speciell zu bescheinigen:
   a. wann, wo und von wem das Schiff erbaut ist, so wie
   b. daß die namentlich, unter specieller Angabe der Antheile eines Jeden, aufzuführenden Eigenthümer sämmtlich ihre Eigenschaft als Preußische Unterthanen nachgewiesen haben,

und bei der Unterschrift, mit Rücksicht auf die Vorschrift des §. 1425. Thl. II. Tit. 8. des A. L.-R. ausdrücklich zu bemerken, daß und für welchen Bezirk sie zur Ausstellung von Beilbriefen berechtigt sind.

Wird demnächst ein, mit einem solchen Beilbriefe versehenes Schiff ganz oder theilweise an Preuß. Unterthanen veräußert, und hiervon unter Beibringung der betreffenden Urkunden dem Ger. Anzeige gemacht, so hat letzteres, auf Grund der Urkunden, den Uebergang des Eigenthums auf den neuen Erwerber unter dem Beilbriefe oder in Ermangelung hinreichenden Raumes, auf einem, gleich anzuheftenden Bogen zu vermerken, und gleichzeitig dessen Eigenschaft als Preuß. Unterthanen zu bescheinigen.

2) Zur Erleichterung der Legitimation Preuß. Schiffe in auswärtigen Häfen würde es wesentlich beitragen, wenn die Beilbriefe, welche gegenwärtig bei den verschiedenen Ger. eine verschiedene Form haben und in manchen Punkten von einander abweichen, in dem ganzen Umfange der Monarchie nach einem und demselben Formular ausgestellt würden und dieses Formular den auswärtigen Mächten mitgetheilt werden könnte. Es ist indessen bedenklich, schon jetzt ein solches Formular allgemein einzuführen, weil namentlich alsdann eine, mit großen Schwierigkeiten verbundene Umschreibung der bereits ausgefertigten Beilbriefe nöthig werden würde, und fordert der Justizminister die Ger. daher nur auf:

a. ein, den sub. Nr. 1. namhaft gemachten Erfordernissen entsprechendes Schema, wie von jetzt ab die Beilbriefe ausgefertigt werden sollen, zu entwerfen und hierher einzureichen, und
b. sobald ihnen ein, in früherer Zeit von ihnen ertheilter Beilbrief vorgelegt wird, welcher diesen Erfordernissen nicht durchgehends entspricht, seinen Inhalt auf Verlangen der Interessenten durch ein, unter denselben zu setzendes Attest zu ergänzen.

3) Wenn Preuß. Unterthanen das Eigenthum eines im Auslande erbauten

oder sonst Ausländern gehörigen Schiffes an sich gebracht haben, und die auf ihren Antrag erfolgte Prüfung zu keinen Ausstellungen gegen den vorschriftsmäßigen Bau Veranlassung gegeben hat, so folgt aus den sub I. entwickelten Grundsätzen, daß ihnen die Ausfertigung eines, den obigen Erfordernissen entsprechenden förmlichen Beilbriefs nicht, wie dies bisher von einigen Gerichten geschehen ist, verweigert werden darf; in diesem Beilbriefe muß jedoch, wie sich von selbst versteht, auf Grund der beigebrachten Urkunden, der Ursprung des Schiffes und die Art, wie die Extrahenten das Eigenthum daran erworben haben, vermerkt und zugleich attestirt werden:

daß das Schiff dadurch, daß es in das Eigenthum Preuß. Unterthanen übergegangen ist, nach der dieserhalb in Preußen bestehenden Verfassung, aller den Preuß. Schiffen zustehenden Rechte theilhaftig geworden und demgemäß auch befugt ist, die Preuß. Flagge zu führen.

Wenn dagegen

4) in Preuß. Häfen ein Schiff, auch nur theilweise, für Rechnung von Ausländern erbaut wird, so darf demselben, weil ihm die Rechte eines Preußen nicht zustehen, auch unter keinen Umständen ein Beilbrief ausgefertigt, vielmehr kann den Eigenthümern, auf deren Verlangen, nur ein Attest über den vorschriftsmäßigen Bau des Schiffs ertheilt werden, in welchem Atteste jedoch der Ausdruck Beilbrief gänzlich vermieden und ausdrücklich vermerkt werden muß:

daß das Schiff, weil es Ausländern gehöre, auf die Rechte Preußischer Schiffe keinen Anspruch habe und zur Führung der Preuß. Flagge nicht berechtigt sei.

III. Was schließlich die Frage betrifft, wie einem Mißbrauche der Preuß. Flagge vorzubeugen und namentlich zu verhindern sei, daß, wenn Ausländer ein Preuß., mit einem vorschriftsmäßigen Beilbriefe versehenes Schiff ganz oder zu einzelnen Parten an sich bringen, das Schiff dennoch fortfahre, unter dem Schutze des Beilbriefs die Rechte der Preuß. Schiffe sich anzumaßen, so kann es

1) keinem Bedenken unterliegen, daß, wenn ein solcher Veräußerungsvertrag an Ausländer, unter Produktion des Beilbriefs, vor einem Preußischen Gerichte abgeschlossen wird, letzteres eben so befugt, als verpflichtet ist, unter dem Beilbriefe zu vermerken, daß das Schiff, resp. eine Schiffspart an demselben an Ausländer verkauft sind, in Folge dessen, dieses Schiff aus der Preußischen Marine ausgeschieden sei. Denn dies folgt von selbst aus der allgemeinen Verbindlichkeit der Gerichte, in allen Fällen, wo der Inhalt einer Urkunde durch einen, von ihnen selbst vorgenommenen Akt abgeändert worden ist und ein Dritter, dem von dieser Veränderung nichts bekannt geworden, durch jene Urkunde getäuscht werden könnte, einer solchen Gefahr von Amts wegen durch einen, unter die Urkunde zu setzenden Vermerk der stattgefundenen Veränderung vorzubeugen.

Im Uebrigen haben

2) die inländischen Rheder selbst das nächste Interesse, daß jeder Mißbrauch Preuß. Beilbriefe für Schiffe, welche nicht mehr als national-preußische angesehen werden können, verhütet werde, weil, wenn dergleichen Fälle wiederholt vorkommen sollten, die auswärtigen Mächte nicht ohne Grund sich weigern würden, den Beilbrief als einen genügenden Ausweis der Preußischen Nationalität anzuerkennen. Es ist daher zu erwarten, daß die Rheder, im wohl verstandenen eigenen Interesse, von jedem Verkaufe eines Schiffs oder einer Schiffsparte an Ausländer dem Gerichte Anzeige machen und darauf antragen werden, daß deshalb das Nöthige unter dem Beilbriefe vermerkt werde; und daß der Deferirung eines solchen, lediglich einen Akt der freiwilligen Gerichtsbarkeit bezweckenden Antrages nichts entgegensteht, kann gleichfalls keinem Bedenken unterliegen. Zweifelhafter ist es dagegen, ob

3) die Gerichte, wenn sie von dem Verkaufe eines Schiffs oder einer Schiffsparte an einen Ausländer gelegentlich Kenntniß erhalten, befugt sind, von Amtswegen das Ausscheiden des Schiffes aus der Preuß. Marine auf dem Beilbriefe zu vermerken und letzteren zu diesem Zwecke, wenn er nicht etwa bei ihnen bereits producirt ist, einzufordern?

Das ein solches Verfahren wesentlich dazu beitragen würde, den Mißbrauch der Preußischen Beilbriefe zu verhindern, leuchtet von selbst ein. Anscheinend findet dies Verfahren auch darin seine Rechtfertigung, daß die Verordnung vom Jahre 1781 den Behörden zur Pflicht machen, bei Ertheilung von Legitimationspapieren für Preußische Schiffe mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen und jedem Mißbrauche möglichst vorzubeugen; dennoch aber muß für jetzt und bis etwa hierüber eine Allerh. Bestimmung ergeht, die Prüfung: ob in der gedachten

Art vorgeschritten werden könne, in jedem einzelnen Falle dem pflichtmäßigen Ermessen der Gerichte überlassen bleiben. Dagegen macht der Justizminister es denselben zur Pflicht, überall, wo sie in Fällen der hier in Rede stehenden Art Bedenken tragen, selbst von Amts wegen einzuschreiten, die Regierung des Verwaltungsbezirks von dem Vorfalle schleunigst in Kenntniß zu setzen, damit auf den Bericht der letztern von Seiten der Herren Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen die zur Verhütung eines Mißbrauchs der Preuß. Flagge erforderlichen Anweisungen an die Hafenpolizeibehörden und die diesseitigen Konsuln erlassen werden können.

Die Gerichte werden sich davon überzeugen, daß es, besonders mit Rücksicht auf die Verordnung vom 8. Juli v. J. wegen Bestrafung des Sklavenhandels, wesentlich darauf ankommt, daß die älteren Beilbriefe auf das Schleunigste in Ordnung gebracht und die neuen Beilbriefe auf eine, den obengedachten Erfordernissen entsprechende Art ausgefertigt werden. Der Justizminister hofft daher auch, daß die Gerichte sich von der Zulässigkeit und Angemessenheit der vorstehenden Anordnungen überzeugen werden.

Sollten dennoch besondere Bedenken obwalten, so sind dieselben ungesäumt einzuberichten.

Berlin, den 18. März 1845. Der Justizminister. Uhden.

(Min.-Bl. d. i. Verw. 1845 S 81. Stettiner Amtsbl. 1845 Nr. 18 S. 124.)

2. In Bezug auf den Nachweis der Nationalität eines Preuß. Schiffes und die danach beim Verkauf eines solchen zu beachtenden Vorsichtsmaßregeln sind die K. Konsularbeamten durch die folgende Circ.-Verf. mit besonderer Anweisung versehen worden.

In Folge der von dem Preußischen Gouvernement in neuerer Zeit mit verschiedenen auswärtigen Staaten abgeschlossenen Schifffahrts-Verträge, sowie in Rücksicht auf die Bestimmungen des zwischen Preußen, Großbritannien, Oestreich und Rußland geschlossenen Vertrages zur Unterdrückung des Sklavenhandels, vom 20sten Dezember 1841, hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, mit der größten Sorgfalt es zu überwachen, daß nicht nur die Preußischen Seeschiffe sich stets im Besitze der erforderlichen Papiere befinden, um sich auf der See oder in fremden Häfen über ihre Nationalität und das Recht zur Führung der Preußischen Flagge ausweisen zu können, sondern, daß auch dem Mißbrauch der Preußischen Flagge Seitens der zu derselben nicht berechtigten Schiffe vorgebeugt werde. Zur Erreichung des letzteren Zwecks ist die Mitwirkung der Königlichen General-Konsuln, Konsuln und Vice-Konsuln sehr wesentlich; das unterzeichnete Ministerium sieht sich daher veranlaßt, denselben über die in dieser Beziehung zu beobachtenden Grundsätze Nachstehendes zu eröffnen.

Als Preußische Schiffe, und demgemäß als berechtigt zur Führung der Preußischen Flagge, sind nur diejenigen anzusehen, welche Preußischen Unterthanen eigenthümlich angehören; und zwar müssen, wenn das Schiff sich im gemeinschaftlichen Eigenthume Mehrerer befindet, die sämmtlichen Miteigenthümer Preußische Unterthanen sein. An andere Bedingungen, außer der vorgedachten, ist von Seiten des Preußischen Gouvernements die Anerkennung der Nationalität eines Preußischen Schiffs nicht geknüpft; namentlich ist in der fraglichen Beziehung die Nationalität der Schiffsmannschaft und der Bauart des Schiffes nicht entscheidend. Es können also auch Schiffe, die außerhalb der Preußischen Staaten gebaut sind und der Rhederei einer anderen Nation angehört haben, nachdem sie in das alleinige Eigenthum Preußischer Unterthanen übergegangen sind, die Rechte Preußischer Schiffe durch Nationalisirung erhalten, wenn dieselben zu diesem Zwecke nach einem Preußischen Hafen geführt, daselbst vermessen und mit Preuß. Papieren versehen werden. Dagegen ist ein Schiff, welches einem Nicht-Preußen ganz oder auch nur theilweise gehört, selbst wenn es innerhalb der Preußischen Staaten erbaut ist, zur Führung der Preußischen Flagge nicht berechtigt.

Die Papiere, welche die Preußischen Schiffe zum Ausweise über ihre Nationalität führen, sind bis jetzt an Zahl, Form und Inhalt mannichfach verschieden gewesen. Es ist indessen Veranstaltung getroffen, hierin für die Zukunft die wünschenswerthe Vereinfachung und Gleichmäßigkeit eintreten zu lassen. Danach sind die Preußischen Schiffe nur noch verpflichtet, künftig folgende Papiere zu führen:

1) einen Beilbrief (certificat de construction), welcher von der kompetenten Preußischen Gerichtsbehörde ausgestellt sein und, um ganz vollständig zu sein, enthalten soll:

a) den Nachweis, wie und wo das Schiff gebaut ist;
b) den Namen des Schiffes und des Eigenthümers, resp. der Eigenthümer;
c) den Erwerbstitel, auf welchem das Eigenthum beruht;
d) die Bescheinigung, daß der oder die Eigenthümer Preußische Unterthanen sind;

2) einen von der Preußischen Behörde ausgestellten Meßbrief oder Vermessungs-Attest (document de mesurage) über die Tragfähigkeit des Schiffes, und
3) die Musterrolle (role d'équipage), welche die Anzahl, die Namen und die Nationalität der auf dem Schiffe befindlichen, zu dessen Mannschaft gehörigen Personen nachweist.

Unter diesen drei Dokumenten ist der Beilbrief das Wichtigste, da durch denselben festgestellt werden soll, daß das Schiff im alleinigen Eigenthume Preußischer Unterthanen sich befindet. Es ist daher auch erforderlich, daß aus demselben stets die zeitigen Eigenthümer des Schiffs ersichtlich sind, zu welchem Behufe jede Veränderung in der Person des Eigenthümers (oder der Eigenthümer) auf dem Beilbrief nachzutragen ist. Insbesondere aber wird dies dringend nothwendig, um in solchen Fällen, wo ein Preußisches Schiff oder die Parte eines solchen an einen Nicht-Preußen veräußert wird, und das Schiff hierdurch der Grundbeding seiner Nationalität verlustig geht, zu verhüten, daß nicht auf Grund des Preußischen Beilbriefes ein solches Schiff mißbräuchlich noch ferner unter Preußischer Flagge fahre und die Vorzüge Preußischer Schiffe in fremden Häfen genieße.

In Rücksicht hierauf wird es den sämmtlichen K. Konsular-Beamten (ebenso, wie dies hinsichtlich der kompetenten K. inneren Behörden geschehen ist,) hierdurch zur Pflicht gemacht, in allen Fällen, wo es zu ihrer Kenntniß kommt, daß ein Preußisches Schiff oder ein Antheil an einem solchen, von dem bisherigen Eigenthümer veräußert worden ist, einen amtlichen Vermerk über diese Veräußerung, in welchem der neue Erwerber benannt wird, auf den Beilbrief des betreffenden Schiffs zu setzen; — in dem Falle aber, daß der neue Erwerber des Schiffs oder der Schiffsparte kein Preußischer Unterthan ist, dem gedachten Vermerke noch ausdrücklich hinzuzufügen, daß in Folge jener Veräußerung das Schiff aus der Zahl der Preußischen Handels-Schiffe ausgeschieden und nicht ferner zur Führung der Preußischen Flagge berechtigt sei.

(Handbuch für Preuß. Konsularbeamte S. 11.)

3. Die Postschiffe der K. Regierung erhalten statt der für die Handelsmarine zur Bekundung der Nationalität vorgeschriebenen Dokumente besondere Abfertigungspapiere, wodurch sie sich als Preußische, für den Postdienst bestimmte Staatsschiffe legitimiren.

(Handbuch für Preuß. Konsularbeamte S. 703.)

4. Bekanntmachung der K. Reg. zu Stettin v. 15. Febr. 1845.

Der Artikel 15 des mit Belgien abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Vertrages vom 1. September 1844 bestimmt:

„Es sollen als Schiffe des Zollvereins oder Belgiens diejenigen angesehen werden, welche als solche in den Staaten, welchen sie angehören, nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Es versteht sich indeß, daß die Befehlshaber der Seeschiffe die Nationalität derselben durch Seebriefe beweisen müssen, welche in den vorgeschriebenen Formen ausgefertigt und mit der Unterschrift der zuständigen Behörde des Landes, welchem das Schiff angehört, versehen sind."

Um dieser Bestimmung des Vertrages zu entsprechen und von der diesseitigen Rhederei und den Gewerbetreibenden die Nachtheile abzuwenden, welche aus dem Mangel gehöriger Legitimation der Schiffe entstehen würden, müssen diejenigen Preußischen Schiffe, welche nach Belgischen Häfen abgefertigt werden, in Berücksichtigung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Verordnungen zum Ausweise der Nationalität mit nachstehenden Papieren versehen sein, nämlich:

1) dem Beilbriefe, welcher den Nachweis enthalten muß, wie und wo das Schiff gebaut ist, ferner den Namen des Schiffes und des Eigenthümers und, wenn dasselbe mehreren Eigenthümern zugehört, die Namen sämmtlicher Eigenthümer, den Erwerbstitel und die Bescheinigung, daß der Eigenthümer, oder wenn deren mehrere sind, sämmtliche Eigenthümer Preuß. Unterthanen sind,
2) dem Meßbriefe über die Tragfähigkeit des Schiffs, und

3) der Musterrolle, welche die Anzahl, die Namen und die Nationalität der auf dem Schiffe befindlichen Personen nachweisen muß.

Indem wir dies hiermit zur öffentlichen Kenntniß, insbesondere des Handelsstandes, der Rheder und der Hafenpolizei-Behörden unsers Departements bringen, damit ausgehende Schiffe, welche nach Belgien bestimmt sind, oder dahin bestimmt werden möchten, nicht allein mit den vorbezeichneten Papieren, sondern mit diesen auch dergestalt vollständig versehen werden, daß die Letzteren die vorstehend angegebenen Thatsachen bekunden, — machen wir noch ausdrücklich darauf aufmerksam, daß, wenn die Beilbriefe jener Schiffe nicht vollständige Auskunft über die zu 1. bezeichneten Punkte geben sollten, dieselben durch nachträgliche gerichtliche Vermerke zu vervollständigen sind.

Bei der Erheblichkeit des Gegenstandes für das diesseitige Handels- und Rhederei-Interesse dürfen wir annehmen, daß dieser Andeutung eine sorgfältige Beachtung zugewendet werden wird, um den Nachtheilen zu entgehen, welche eine nothwendige Folge unzulänglicher oder mangelnder Legitimation Preußischer Schiffe als solche in Belgischen Häfen sein würden.

(Amtsblatt 1845 Nr. 9 S. 66—69.)

Titel III.

Polizeiliche Legitimation inländischer Seeschiffer und Schiffsmannschaften.

1. Der §. 5. des Allgem. Paß-Edikts vom 22. Juni 1817 lautet:

Was die zur See und auf Strömen reisenden Personen betrifft, so bedarf

1) die Schiffsmannschaft keines eigenen, besonderen Passes, sondern genügt es, wenn das die Personsbeschreibung enthaltende namentliche Verzeichniß derselben dem gesetzlich eingerichteten Passe des Schiffers, oder Kapitains, oder in der Musterrolle in beglaubter Art beigefügt ist; jedoch muß der Schiffer, wenn bei Stromreisen jemand bei der Schiffsmannschaft im Lande vom Schiffe entlassen wird, oder zurückbleibt, oder die Schiffsmannschaft verstärkt wird, dies sogleich der Polizeibehörde des Orts, an welchem derselbe das Schiff verließ, melden, und von dieser das zurückbleibende Individuum im Passe, oder in der Musterrolle gelöscht werden.

2) Den auf den Schiffen befindlichen übrigen Personen, sie seien Eigenthümer oder Führer des Schiffes, oder der Ladung, Cargadoren oder bloße Reisende, ohne Unterschied, ob sie in Handels- oder andern Geschäften reisen, und von Schiffern verlangt oder gebraucht worden, ist der Eingang in Unsere Staaten auf den Paß, entweder der Ortspolizeibehörde des einheimischen Hafens, in welchem sie landen, oder der auswärtigen Hafenstadt, aus welcher sie kommen, gestattet; jedoch ist im letzten Falle der Paß der Polizeibehörde des Hafens zur Visa und event. zur Vervollständigung vorzulegen.

2. Rescript des K. Minist. des Innern u. der Polizei v. 16. März 1844 an die K. Regierung zu Frankfurt a. d. O.

Wenn die K. Reg., wie es nach dem Ber. v. 27. v. M. den Anschein hat, glaubt, daß die im Paßedict v. 22 Juni 1817 §. 5 enthaltene Anordnung sich auf alle Schiffer beziehe, so ist dieselbe im Irrthume. Denn der §. 5 findet nach der Ueberschrift des 1. Titels, wozu er gehört, lediglich auf die Schiffsmannschaften der aus dem Auslande kommenden Schiffe Anwendung, welche, wenn nicht diese Bestimmung ergangen wäre, nach den allgemeinen Grundsätzen, besonderer Eingangspässe bedürfen würden.

Auf die Mannschaften anderer, von einem inländischen Orte zu einem andern fahrenden Schiffe kann jener §. nicht bezogen werden, da die darin gegebene Vorschrift im 3. Titel des Paßedicts nicht wiederholt, auch sonst wegen der Legitimation der Schiffer und ihrer Leute etwas besonderes nicht angeordnet ist, hinsichtlich ihrer mithin die allgemeine Regel stehen bleibt, daß Inländer im Innern des Reiches keiner besondern Pässe bedürfen, und nur verpflichtet sind, sich auf Verlangen der Polizeibehörden auf irgend eine Weise auszuweisen.

Die Nothwendigkeit aber, den aus dem Auslande kommenden Schiffern die Befolgung der Vorschrift des §. 5 durch eine Strafandrohung besonders einzuschärfen, ist noch nicht hervorgetreten, und kann in dem dortigen Reg.-Bez., dessen Gewässer wohl selten, von andern als von inländ. Schiffern befahren werden, und von ausländ. erst dann, wenn diese schon durch andere Reg.-Bez. gekommen sind,

und an der Grenze die Genügung der paßpolizeil. Vorschriften haben nachweisen müssen, nicht füglich bemerklich geworden sein.

Ev. hat jedoch die K. Reg. etwa vorgekommene Fälle anzuzeigen.

(A. v. K. XVIII. 165. — 1. 112.)

3. Verf. der K. Reg. zu Stettin v. 29. April 1853 an die K. Schifffahrts-Kommission in Swinemünde.

Auf Grund des Berichts der Königl. Schifffahrts-Kommission vom 1. Dezember a. pr., die polizeiliche Legitimation der Besatzung von Küstenfahrzeugen betr., haben wir anderweit in der Sache mit der Königl. Regierung in Königsberg communicirt. Letztere hat jedoch in dem abschriftlich (unter a.) beifolgenden Schreiben vom 19. d. Mts. die Ansicht des dortigen Polizei-Präsidii gebilligt.

Bei dieser Sachlage erscheint es angemessen, die betreffenden Schiffsfahrer mit den Anforderungen der letzteren Behörde bekannt und ihnen in ihrem eigenen Interesse deren Beachtung zur Pflicht zu machen. Indem wir Abschrift des Schreibens des Polizei-Präsidii vom 22 Mai a. pr. (unter b.) beifügen, beauftragen wir die Königliche Schifffahrts-Kommission, hiernach das Weitere zu veranlassen.

a.

Auf das gefällige Schreiben der Königl. Regierung vom 11. December pr. betreffend die von Schiffern, welche in die Häfen von Pillau und Königsberg einkommen, in Ansehung der Legitimation der Passagiere und der Schiffsmannschaft zu beobachtende Vorschrift, beehren wir uns, bei Remission der Anlagen ganz ergebenst zu erwiedern, daß so lange die Special-Gesetze enthaltenden Bestimmungen des §. 13 der Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau vom 14. März 1822 und des §. 19 der Schiffahrts-Polizei-Ordnung für Königsberg de eodem dato G.-S. 1822 pag. 93 und pag 99. in rechtlicher Kraft fortbestehen, wir nicht in der Lage sind, die Ansicht des hiesigen Königl. Polizei-Präsidii, wonach auch Führern von eingehenden Seeschiffen unter 20 Normal-Lasten die Legitimation der auf solchen Schiffen anwesenden Personen durch Musterrolle oder Seepaß zu führen gehalten sind, und Verabsäumungen dieser Legitimationsführung die in den angezogenen Gesetzesstellen sanktionirten Polizeistrafen nach sich ziehen, als eine irrige oder nicht zeitgemäße zu reprobiren und wir deshalb auch nicht Veranlassung nehmen können, die gedachte Behörde anzuweisen, von Extrahirung oder Verfügung jener Strafen vorkommenden Falls abzustehen.

Königsberg, den 19. April 1853.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

b.

Nach der Schifffahrts-Ordnung für den hiesigen Hafen vom 14. März 1822. §. 19 soll jeder Schiffer bei 5 Thlr. Strafe die Musterrolle seiner Mannschaft im Polizei-Fremden-Bureau vorzeigen und gemäß Ministerial-Rescripts vom 28. März 1845, abgedruckt im Ministerial-Blatt Seite 81, sollen die Polizeibehörden der Pommerschen und Preußischen Häfen vollständige Papiere, d. h. Beil- und Meßbriefe wie Musterrolle sich vorzeigen lassen.

Die früheren bei der Abfahrt ausgefertigten Musteratteste wurden zur Ersparung der Kosten mittelst Allerhöchster Kabinets-Ordre vom 16. Oktober 1843 abgeschafft, und die Musterung der Schiffsmannschaft nach den Musterrollen und Seepässe angeordnet und deren Visa anbefohlen.

Entgegen diesen Bestimmungen sind aus den Häfen des Regierungs-Bezirks Stettin mehrere Schiffe unter 20 Lasten hier ohne Seepässe und Musterrollen angelangt, die sich damit entschuldigt haben, daß man ihnen bei ihrem Abgange erklärt, keinen Seepaß oder Musterrolle zu bedürfen. Nicht nur sie selbst sind sonach unvollständig legitimirt, sondern auch ihre Mannschaften haben sich nicht genügend ausweisen können.

Damit der beabsichtigte Zweck erreicht werde, scheint es im Interesse der Schiffer und Polizeibehörden zu liegen, wenn nach §. 5 des Paßgesetzes jeder Schiffer vor seinem Abgange von der Heimathsbehörde mit einem Seereise-Passe auf ein Jahr, dem umstehend das Verzeichniß seiner Mannschaft beizufügen sein dürfte, versehen wird, wonach die Polizeibehörde des Bestimmungs-Ortes annehmen darf, daß der Schiffer und seine Mannschaft legitimirt und mit Beil-, Meßbrief, Musterrolle versehen, auch zur Gewerbesteuer veranlagt ist. Wird die Musterrolle der Gerichts-Behörde allein producirt, dann wird die Legitimation der Schiffsmannschaft durch einzelne Pässe, der Beweis der Steuerveranlagung

des Schiffers und der Meß- wie der Beilbrief noch verlangt werden müssen, weil nur die Verwaltungs-Behörden die Verpflichtung haben, vor Ertheilung der Seepässe vom Vorhandensein der andern Papiere Ueberzeugung zu nehmen. Da durch die Abgabe des Polizei-Seepasses an den Lootsen-Commandeur bei der Ankunft des Schiffs, welcher nach Inhalt desselben die Schiffsmannschaft sogleich revidirt, der Schiffer der persönlichen Meldung auf dem Fremden-Bureau und der Vorlegung der übrigen Papiere, die Hafen-Polizei-Behörden aber der Prüfung der einzelnen Legitimations-Documente überhoben werden, die Schiffer auch wenn sie durch Stürme an ausländische Küsten verschlagen werden, sich zu legitimiren im Stande sind, so hofft das Polizei-Präsidium, daß es der Königl. Regierung gefallen werde, die betreffenden Hafen-Polizei-Behörde mit entsprechender Anweisung hochgeneigtst versehen zu wollen.

Königl. Polizei-Präsidium.

Titel IV.

Paßpolizeiliches Verfahren gegen Schiffsmannschaften und Schiffsreisende in diesseitigen Häfen.

1. Circ.-Rescr. der K. Minist. d. J. u. d. P. u. d. F. v. 30. Septbr. 1839 an d. K. Reg. zu Stettin, Cöslin, Stralsund, Danzig und Königsberg in Pr.

Die von der K. Schwed. Reg. vor einiger Zeit erlassene V., wonach es in Schweden sowohl einheimischen als fremden Kauffahrteischiffern gestattet sein soll, Individuen aus dortigen Zucht- und Arbeitshäusern zur Ergänzung ihrer Schiffsmannschaft anzuwerben, und diese Leute in fremden Häfen wieder zu entlassen, ohne für ihre Rückkehr nach Schweden zu haften, wie letzteres bei anderen schwedischen Unterthanen der Fall ist, hat dem K. Min. d. ausw. Angel. Veranlassung gegeben, die betheiligten K. Reg. von dem Inhalt dieser V. in Kenntniß zu setzen und zugleich über die geeigneten Mittel, durch welche der etwaigen Entlassung solcher schwedischen Unterthanen in den preuß. Häfen vorgebeugt werden könnte, von denselben Bericht zu erfordern. Aus den diesfälligen Ber. ist ersehen worden, daß zwar in einigen Hafenorten zu diesem Behufe entsprechende Veranstaltungen getroffen worden sind, dagegen in anderen die polizeiliche Kontrolle nicht nur der Schiffsmannschaft, sondern auch der zu Schiffe ankommenden andern Reisenden Mängeln unterliegt, deren Abstellung aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten erforderlich ist.

Nach dem allgemeinen Paßedikte vom 22. Juni 1817 darf Niemandem ohne vorschriftsmäßigen Paß der Eingang in die K. Staaten gestattet werden. Nur die Schiffsmannschaft bedarf keiner besondern Pässe, sondern bei ihr vertritt die Musterrolle, in welcher das Verzeichniß und die Personenbeschreibung des Schiffsvolks enthalten ist, die Stelle des Passes. Damit nun die Erreichung des im Gesetze vorgeschriebenen Zwecks gesichert werde, hat die K. Reg. die Anordnung zu treffen, daß da, wo es noch nicht geschieht,

1) die Musterrolle, sowie die Pässe der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Reisenden, alsbald nach der Ankunft des Schiffs der Behörde überliefert,
2) die Zahl der am Bord befindlichen Individuen mit derjenigen, welche die gedachten Legitimationspapiere nachweisen, verglichen, und
3) von den vorhandenen Personen die unlegitimirten, sowie diejenigen, in Ansehung deren es für angemessen und erforderlich gehalten wird, der Polizeibehörde vorgestellt werden, welche zugleich wegen der nicht legitimirten nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften das Weitere zu verfügen hat; ferner daß
4) die Musterrolle und die Pässe der Schiffsreisenden bis zum Abgange des Schiffes, resp. bis zu der für zulässig erachteten Weiterreise der Passagiere von der Polizeibehörde in Asservation genommen, und die Musterrolle dem Schiffer erst dann zurückgegeben werde, wenn die Polizeibehörde durch angestellte Prüfung die Ueberzeugung erlangt haben wird, daß mit dem Schiffsvolke und den sonstigen auf dem Schiffe befindlich gewesenen Individuen keine von ihr nicht genehmigte Aenderung vorgenommen worden sei.

Insbesondere ist aber

5) in Ansehung der Mannschaft schwedischer Schiffe bis dahin, daß die obgedachte, hinsichtlich der Anwerbung von Schiffsleuten aus schwedischen Strafanstalten

ergangene Verordnung zurückgenommen sein wird, besonders zu verfügen, daß der Schiffer für jeden bei der Abmusterung vermißten Schiffsmann eine Kaution von 50 Rthlr. zu erlegen habe, welche während zweier Jahre für die Deckung der Kosten der Zurückschaffung des Vermißten nach Schweden verhaftet bleibt.

Auf die Bestimmung ad 5. sind nicht nur die Führer schwedischer Schiffe bei ihrer Ankunft im Hafen, sondern auch die schwedischen Konsuln darauf aufmerksam zu machen.

(v. Kamptz Ann. XXIII. 672. — 3. 130.)

2. Circ.-Rescr. ders. Ministerien an dieselben K. Regierungen vom 29. März 1840.

Der K. Reg. wird mit Bezug auf die C.-Verf. v. 30. Sept. d. J.

wegen der den Kauffahrtei-Schiffern in Schweden durch eine Verordnung der dortigen Reg. ertheilten Befugniß, zur Ergänzung ihrer Schiffsmannschaft, Individuen aus dortigen Zucht- und Arbeitshäusern anzuwerben und im Auslande zurückzulassen.

eröffnet, daß nach einer Mittheilung des Kön. Min. d. ausw. Ang. die gedachte V. durch eine spätere Bekanntmachung der K. schwedischen Reg dahin abgeändert worden ist, daß kein Sträfling, welcher ein Verbrechen begangen oder in der Strafanstalt sich so bösartig gezeigt hat, daß die allgemeine Sicherheit durch seine Entlassung gefährdet werden könnte, zu einem solchen Seedienste zugelassen werden soll.

Hiernach ist die in der obigen C.-Verf. unter Nr. 5 angeordnete Kautionsbestellung für jeden bei der Abmusterung der Mannschaft eines schwedischen Schiffes vermißten Schiffsmann nicht weiter erforderlich.

Titel V.

Militair-Verhältnisse der Preußischen Seeleute.

1. Allerhöchste Kab.-Ordre vom 4. Oktober 1827.

Ich kann auf den Mir vorgelegten Antrag des Präsidenten Rother: daß Meine Ordre vom 17. Februar 1825 wegen Ableistung der Dienstpflicht von Seiten der Mannschaft auf den Schiffen der Seehandlung auf alle Schiffe der letztern, selbst auf diejenigen, welche nach europäischen Häfen bestimmt sind, ausgedehnt werde, nicht eingehen, bestimme vielmehr, daß diese Begünstigung nur für die Mannschaft der nach außereuropäischen Häfen bestimmten Schiffen Anwendung finden soll. Dagegen will Ich nach Ihrem, des Staats-Ministers v. Schuckmann, Vorschlag genehmigen, daß diese Begünstigung vorläufig auch den Mannschaften der nach andern Welttheilen fahrenden Schiffe, welche Privat-Eigenthümern gehören, zu Gute kommen soll.

Berlin, den 4. Oktober 1827. (gez.) Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister v. Schuckmann
u. Gen. d. Inf. v. Hake.

2. Allerhöchste Kab.-Ordre vom 18. Novbr. 1832.

Sie nehmen in Ihrem Berichte vom 9. d. M. ganz richtig an, daß bei Meiner Bestimmung vom 4. Oktober 1827 Mein Wille dahin gerichtet gewesen ist, Schiffsleuten auf Preußischen Schiffen, welche nach andern Welttheilen segeln, die Begünstigung, daß ihnen der Schiffsdienst auf den zu leistenden Militairdienst angerechnet werden soll, nur bei guter Führung zu statten kommen zu lassen, und Ich setze daher, in Verfolg obiger Verfügung, noch ausdrücklich fest, daß die Schiffsleute vorgedachter Begünstigung verlustig gehn, wenn sie auf der Seereise eins von den im Allgemeinen Landrechte Theil 2. Titel 8. §§. 1606 bis 1616 einschließlich, bezeichneten Vergehen sich schuldig machen und deshalb, oder eines gemeinen Verbrechens wegen, zu einer mehr als sechswöchentlichen Gefängnißstrafe verurtheilt werden. Ich trage Ihnen auf, diese Erklärung bekannt zu machen.

Berlin, den 18 November 1832. Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister v. Schuckmann u. v. Hake.

(Ges.-S. 1832 Nr. 22 S. 230.)

3. Allerhöchste Kab.-Ordre vom 25. März 1833.

Auf Ihren Bericht vom 11. d. M. will Ich Meine Bestimmung vom 4. Oktober 1827, nach welcher den Mannschaften diesseitiger Schiffe, die nach andern Welttheilen fahren, die Dienstzeit während solcher Fahrten auf die militairische Dienstzeit angerechnet wird, auf die Mannschaften aller das mittelländische Meer befahrenden Preußischen Schiffe ohne Unterschied der Häfen, mit welchen die Schiffe verkehren, jedoch unter der Maßgabe erweitern, daß diese Begünstigung fürs erste auf Fünf Jahre beschränkt werden soll. Ich autorisire Sie, hiernach in Ihren Ressorts weiter zu verfügen.

Berlin, den 25. März 1833.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Minister des Innern u. d. Kriegs.

4. Allerhöchste Kab.-Ordre vom 29. Juli 1839.

Nach Ihrem Antrage vom 7. d. M. will Ich die Bestimmung Meiner Ordres vom 4. Oktober 1827 und 25. März 1833, daß von Seeschiffern der Militair-Dienstpflicht durch Seereisen nach anderen Welttheilen und nach dem mittelländischen Meere genügt werden kann, vorläufig und versuchsweise für drei Jahre auf alle Seereisen außerhalb der Ostsee, ausdehnen, daher Sie demgemäß das Weitere zu verfügen haben.

Teplitz, den 29. Juli 1839.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

An die Staatsmin. v. Rochow, Gr. v. Alvensleben
u. Gen. d. Inf. v. Rauch.

(Stettiner Amtsbl. 1839 Nr. 37 S. 207.)

5. Bekanntmachung der K. Regierung zu Stettin vom 22. November 1843.

Die Herren Minister des Krieges und des Innern haben in einem gemeinschaftlichen Erlasse vom 8. v. M. hinsichtlich derjenigen militairpflichtigen Seefahrer, welche auf diesseitigen außerhalb der Ostsee fahrenden Schiffen Dienste leisten, Folgendes bestimmt:

1) Alle den Ersatzbehörden vorzulegenden, und als Militairsache stempelfreien Zeugnisse über Seereisen, welche Militairpflichtige außerhalb der Ostsee auf vaterländischen Schiffen gemacht haben, müssen nach einer überall gleichen Form und zwar nach dem als Muster hier beigefügten Schema ausgestellt werden.
2) Jeder Führer (Kapitain) eines vaterländischen Schiffes hat sich zu dem Ende bei seinem Abgange aus einem diesseitigen Hafen von der Hafenbehörde die erforderliche Anzahl Blanquetts zu solchen Zeugnissen, welche auf Kosten des Bedürfnißfonds der betreffenden Regierungen zu beschaffen und den Hafenbehörden zur unentgeltlichen Vertheilung zu überweisen sind, zu erbitten, hiernächst aber
3) jeden auf seinem Schiffe dienenden Seemann (einschließlich des Steuermanns), welcher sich nicht über die Genügung seiner Militairpflicht durch einen Reserveschein der Departements-Ersatz-Kommission oder Urlaubs- (Landwehr-) Paß der Militair-Behörde ausweisen kann, vor dessen Entlassung zur Einreichung an die Ersatzbehörde unaufgefordert und bei Vermeidung einer Strafe von 1 bis 5 Thalern auf den Unterlassungsfall, ein Zeugniß auszustellen und vorher für dessen Beglaubigung:
   a) wenn der Seemann das Attest in einem vaterländischen Hafen erhält, durch die Hafenbehörde,
   b) wenn die Ausstellung des Attestes im Auslande erfolgt, durch den betreffenden Preußischen Konsul zu sorgen.

Vorstehender Erlaß wird hierdurch mit Bezug auf die Publikanda v. 2. September 1839 und vom 12. Oktober 1842 zur öffentlichen Kenntniß des Schifffahrt treibenden Publikums gebracht.

Stettin, den 22. November 1843.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Schema.

Johann Michael Pomplun,

22 Jahre alt, aus Sohrenbehm, Regierungs-Bezirk Cöslin, gebürtig, hat auf dem zur Zeit von mir geführten Preußischen Schiffe „die Stadt Colberg" vom 1sten März 1840 bis zum 10. Oktober 1842 als Matrose gedient und während dieser Zeit nachbenannte Reisen außerhalb der Ostsee mitgemacht.

Wohin die Seereise gegangen.	Dauer der Seereise. Tag der Abfahrt.			Tag der Rückkehr.			Bemerkung.
	Tag	Mnt.	Jahr	Tag	Mnt.	Jahr	
1. Von Danzig nach Bahia und von dort nach Stettin	1.	Okt.	1839	1.	Nov.	1840	
2. Von Stettin nach Havre de Grace und von dort über Petersburg nach Danzig	15.	Apr.	1841	1.	Okt.	1841	
3. Von Danzig nach New-York und von da nach Colberg	1.	Mrz.	1842	3.	Okt.	1842	

Swinemünde, den 12. Oktober 1842.

Johann Middelburg, Kapitain.

Daß der zeitige Kapitain des Preußischen Schiffes „die Stadt Colberg" Johann Middelburg, vorstehendes Zeugniß ausgestellt, und daß die darin enthaltenen Angaben nach dem Inhalte der eingesehenen Schiffspapiere richtig sind, wird hiermit amtlich beglaubigt.

Swinemünde, den 12. Oktober 1842.

Königl. Preußische Schifffahrts-Kommission.

(Amtsblatt 1843 Nr. 51 S. 296.)

Titel VI.

Annahme und Entlassung des Schiffsvolkes und Handhabung der Mannszucht auf Seeschiffen.

1. Das Allg. L.-R. enthält Thl. II. Tit. 8. §§. 1534—1603. 1617—1619 hinsichtlich der Verhältnisse zwischen dem Schiffsführer und der Besatzung folgende Bestimmungen:

§. 1534. Das Schiffsvolk steht gegen den Schiffer in eben dem Verhältnisse, wie das Gesinde gegen seine Dienstherrschaft.

§. 1535. Der Schiffer ist schuldig, ehe er in See geht, mit dem Volke einen schriftlichen Verdung oder sogenannte Musterrolle zu errichten.

§. 1536. Die Heuer des Volkes kann entweder monatweise oder für die Reise überhaupt in Pausch und Bogen, bedungen werden.

§. 1537. Dadurch, daß der Verdung monatweise geschehen ist, wird keiner von beiden Theilen berechtigt, vor beendigter Losung von dem Kontrakte einseitig abzugehen.

§. 1538. Muß, wegen Kürze der Zeit, ein oder der andere Schiffsmann ohne vorher errichteten schriftlichen Kontrakt angenommen werden: so ist die Heuer nach Verhältniß derjenigen zu bestimmen, die der Schiffer selbst von den Rhedern empfängt.

§. 1539. Ein Steuer- und Schiffszimmermann erhalten alsdann jeder Zwei Drittel, ein Koch und Hochbootsmann jeder die Hälfte, ein Matrose Ein Drittel, und ein Schiffsjunge Ein Sechstel so viel, als dem Schiffer von den Rhedern ausgesetzt ist.

§. 1540. Ein Schiffsmann, der sich an zwei Schiffer zugleich verheuert, soll die Hälfte der vom letzten versprochenen Heuer als Strafe, zum Besten der See-Armen entrichten.

§. 1541. Auf gleiche Art ist der Schiffer zu bestrafen, der einen schon von einem Andern gemietheten Schiffsmann, ungeachtet ihm solches bekannt ist, in Dienste nimmt.

§. 1542 ist durch §. 279 des Strafgesetzbuchs, welcher lautet:

„Ein Schiffsmann, der mit der empfangenen Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, soll mit Gefängniß bis zu Einem Jahre bestraft werden.

Es macht hierbei keinen Unterschied, ob das Vergehen im Inlande oder im Auslande begangen ist;“

beseitigt.

§. 1543. Wer sich für einen Steuermann, Zimmermann, oder andern Schiffs-Offizianten verheuert, nachgehends aber untüchtig dazu befunden wird, gegen den finden die Vorschriften §. 1454. 1455. Anwendung.

§. 1544. Ein Matrose oder anderer gemeiner Schiffsmann aber, der auf der Reise untüchtig befunden wird, soll seiner noch rückständigen Heuer verlustig sein, und mit einer nach Beschaffenheit der Umstände zu bestimmenden willkürlichen Leibesstrafe belegt werden.

§. 1545. Muß ein Schiffsmann vor vollendeter Reise entlassen werden, weil er sich zum Dienste untüchtig gemacht hat, oder weil er mit einer venerischen Krankheit behaftet ist, so kann er nicht mehr an Lohn fordern, als er bis dahin wirklich verdient hat.

§. 1546. Sollte ein Schiffsmann vor vollendeter Reise eigenmächtig aus dem Dienste treten, so kann er zu dessen Fortsetzung durch Zwangsmittel angehalten werden.

§. 1547. Will der Schiffer einen ausgetretenen Schiffsmann nicht wieder annehmen, so muß der letztere alles Empfangene an Handgeld und Heuer zurückgeben; auch wegen seines Unfugs mit einer nach Bewandtniß der Umstände zu bestimmenden Leibesstrafe belegt werden.

§. 1548. Findet ein Steuer- oder anderer Schiffsmann Gelegenheit, selbst als Schiffer angesetzt zu werden, so muß ihn sein bisheriger Schiffer, auch noch vor vollendeter Reise, des Dienstes entlassen.

§. 1549. Der Abgehende ist alsdann schuldig, einen tüchtigen Mann an seine Statt zu stellen, und sich mit demselben wegen des Soldes ohne des Schiffers Schaden zu vereinigen.

§. 1550. So lange dieses nicht geschehen ist, muß auch ein solcher Schiffsmann seinen bisherigen Dienst nothwendig fortsetzen.

§. 1551. Eben dies findet Statt, wenn ein Steuer- oder anderer Schiffsmann vor der Abreise Gelegenheit erhält, sich zu verheirathen, und er diese Gelegenheit durch seine Reise zu versäumen Gefahr läuft.

§. 1552. Verabschiedet der Schiffer einen Schiffsmann ohne rechtlichen Grund noch vor dem Antritte der Reise, so muß er demselben, wenn in Pausch und Bogen gedungen worden, die halbe Heuer, und wenn monatweise gedungen ist, einen doppelten Monatssold entrichten.

§. 1553. Geschieht aber die Verabschiedung während der Reise, so gebührt dem Verabschiedeten, außer den Retourkosten, nach Verschiedenheit des Verdunges, die ganze Heuer oder ein viermonatlicher Sold.

§. 1554. Muß ein Schiffsmann, noch vor angetretener Reise, wegen eines Zufalls abgedankt werden, der ihn ohne seine Schuld zum Dienste untauglich macht, so kann er, nach Verschiedenheit des Verdungs, den Vierten Theil der Heuer, oder Einen Monatssold fordern.

§. 1555. Ereignet der Fall sich während der Reise, so muß der Schiffer die Verpflegungs-, Heilungs- und Retourkosten für den Schiffsmann bezahlen.

§. 1556. Hat jedoch der Zufall sich außer dem Dienste ereignet, so fällt dem Schiffer an solchen Kosten zusammen, nach Verschiedenheit des Verdungs, nicht mehr, als der Betrag der halben Heuer, oder eines Zweimonatlichen Soldes, außer dem schon verdienten Lohne, zur Last; und das mehr Verwendete muß von dem Beschädigten demnächst erstattet werden.

§. 1557. Einen in Geschäften seines Dienstes verwundeten oder beschädigten Schiffsmann muß der Schiffer, auf der Rheder Kosten, heilen und verpflegen lassen.

§. 1558. Auch für einen durch eigene Schuld erkrankten oder sonst beschädigten Schiffsmann, muß der Schiffer so lange sorgen, bis er ihn an ein bewohntes Land aussetzen kann.

§. 1559. Doch ist der Schiffer alsdann berechtigt, die gemachten Auslagen von der dem Kranken etwa noch zukommenden Heuer in Abzug zu bringen.

§. 1560. In keinem Falle kann ein kranker Schiffsmann verlangen, daß der Schiffer um seinetwillen die Reise verzögern, oder an einem Orte, wohin er nicht bestimmt ist, landen solle.

§. 1561. Stirbt ein Schiffsmann, bevor mit der Ladung angefangen worden, so können dessen Erben, nach Verschiedenheit des Verdungs, den Vierten Theil der Heuer, oder Einen Monatssold fordern.

§. 1562. Stirbt er während der Hinreise, so gebührt den Erben, nach Verschiedenheit des Verdungs, die halbe Heuer, oder ein doppelter Monatssold, und wenn er auf der Rückreise stirbt, die ganze Heuer, oder ein Viermonatlicher Sold.

§. 1563. Der Schiffer aber kann davon die dem Verstorbenen gegebenen Vorschüsse, und die ausgelegten Begräbnißkosten, in Abzug bringen.

§. 1564. In allen vorstehenden Fällen wird der Anfang der Hin- oder Rückreise nach Vorschrift des Vierzehnten Abschnitts berechnet.

§. 1565. Der Wittwe oder den Kindern eines bei Vertheidigung des Schiffs getödteten, oder an seinen Wunden gestorbenen Schiffsmannes, muß in jedem Falle doppelte, andern Erben hingegen die einfache Heuer gezahlt werden.

§. 1566. Davon wird bloß in Abzug gebracht, was der verstorbene Schiffsmann auf die bedungene Heuer schon bei seinem Leben erhalten hat.

§. 1567. Wird die Reise, wozu das Schiffsvolk gedungen worden, auf Veranlassung der Rheder ganz rückgängig, so gebühret dem Volke die halbe Heuer; oder wenn monatweise gedungen ist, Zweimonatlicher Sold.

§. 1568. Ein Gleiches findet alsdann statt, wenn die Reise durch einen auf das Schiff gerichtlich angelegten Arrest rückgängig wird.

§. 1569. Wird aber das Schiff, ohne Verschulden der Rheder, oder des Schiffers, durch höhere Macht, oder unvermuthete Kriegs- oder Räubergefahr, in See zu gehen verhindert, so kann das Volk, außer dem Handgelde, nur die Heuer des laufenden Monats, oder wenn die Heuer für die ganze Reise in Pausch und Bogen bedungen worden, eine verhältnißmäßige Vergütung für die schon wirklich geleisteten Dienste fordern.

§. 1570. Ist in vorstehenden Fällen ein Schiffsmann von einem fremden Orte verschrieben worden, so muß ihm die Hin- und Rückreise noch besonders vergütet werden.

§. 1571. Wird die Antretung der Reise über die verabredete Zeit, ohne Zuthun des Schiffers oder Rheders, verzögert, und der Schiffer will das Volk beibehalten, so darf er demselben, während dieses Aufenthalts, nur den halben Monatssold oder, wenn es auf die ganze Reise gedungen ist, eine billige Verbesserung entrichten.

§. 1572. Wird die Antretung der Reise durch der Rheder oder des Schiffers Zuthun verzögert, so kann dem Volke an seinem Monatssolde nichts gekürzt werden; und wenn es in Pausch und Bogen gedungen ist, gebührt demselben eine verhältnißmäßige Zulage.

§. 1573. Wird die bereits angetretene Reise aus Veranlassung der Rheder nicht vollendet, so muß das Volk auf Kosten der Rheder, frei nach dem bestimmten Retourplatze zurückgeschafft, und demselben die Heuer entrichtet werden.

§. 1574. Ist monatweise gedungen, und die Abbrechung der Reise geschieht jenseit des Kanals, so hat das Volk, außer der bereits verdienten, eine dreimonatliche, diesseits des Kanals aber nur eine zweimonatliche Heuer zu fordern.

§. 1575. Wird die Reise durch einen bloßen Zufall abgebrochen, so muß das Volk, außer der freien Rückreise, wenn monatweise gedungen worden, sich mit der Heuer des laufenden Monats, und wenn in Pausch und Bogen gedungen ist, mit so viel an Heuer begnügen, als im Verhältniß gegen die ganze Reise für verdient zu achten ist.

§. 1576. Wird das Schiff von Feinden oder Räubern genommen, oder geht es sonst durch Zufall ganz verloren, so kann das Volk weiter keinen Anspruch machen.

§. 1577. Wird jedoch das Schiff, oder ein Theil der Ladung, wieder frei gegeben; oder von dem verunglückten Schiffe, dessen Geräthschaften, oder Waaren etwas geborgen, so muß davon zuvörderst das Bergelohn abgezogen werden.

§. 1578. Von dem, was alsdann noch übrig bleibt, ist das Volk, nach Anleitung des §. 1573. seq., zu befriedigen.

§. 1579. Es macht keinen Unterschied, ob das Schiff und die Ladung versichert ist oder nicht.

§. 1580. Wird die Reise durch eine Veränderung des Cours, oder der Bestimmung des Schiffes abgekürzt, so muß dem Volke die in Pausch und Bogen bedungene Heuer dennoch vollständig bezahlt werden.

§. 1581. Wird die Reise ohne Schuld und Zuthun des Schiffers verlängert, so kann das in Pausch und Bogen gedungene Volk, außer der gewöhnlichen Verpflegung, keine Vermehrung der Heuer fordern.

§. 1582. Dahin gehört besonders, wenn das Schiff durch widrige Winde aufgehalten, oder einen Nothhafen zu suchen, oder Winterlage zu machen genöthigt wird.

§. 1583. Wird jedoch ein solcher Unglücksfall als große Haverei vergütet, so muß auch dem Schiffsvolke eine billige Entschädigung gegeben werden.

§. 1584. Ist das Schiff von Feinden oder Räubern genommen, und nachher wieder befreit worden, so kann das Volk, wegen des daraus entstandenen Aufenthaltes, dennoch keine Erhöhung der in Pausch und Bogen bedungenen Heuer fordern.

§. 1585. Wird die Reise durch Zuthun des Schiffers verlängert, so ist das Volk eine verhältnißmäßige Erhöhung der in Pausch und Bogen bedungenen Heuer zu fordern berechtigt.

§. 1586. Dies gilt besonders in den Fällen, wenn der Schiffer in einen weiter entlegenen Hafen geht; oder ohne Noth in einen nicht verabredeten Hafen einläuft, oder zum Besten der Rheder oder Befrachter, freiwillig Winterlage macht.

§. 1587. Die alsdann dem Volke gebührende Zulage muß nach dem Verhältnisse der zu der verabredeten Reise, nach gewöhnlicher Rechnung, erforderlichen Zeit, gegen diejenige, um welche die Reise durch einen solchen Vorfall verlängert worden, berechnet werden.

§. 1588. Auf den ersten Befehl des Schiffers muß das Volk sich auf das Schiff, zu welchem es gedungen worden, begeben.

§. 1589. Sobald und so lange dem Volke die Schiffskost gereicht wird, darf selbiges, bei nachdrücklicher Geld- oder Leibesstrafe, außer dem Schiffe nicht übernachten.

§. 1590. Ist das Schiff segelfertig, so darf, auch bei Tage, keiner von den Schiffsleuten, ohne des Schiffers ausdrückliche Erlaubniß, von dem Schiffe ans Land gehen, oder wegbleiben.

§. 1591. Vielweniger darf einer der Schiffsleute das Boot, ohne des Schiffers Befehl, vom Schiffe wegführen.

§. 1592. Ohne des Schiffers Genehmigung darf kein Schiffsmann irgend Jemanden, er sei ein Anverwandter oder Fremder, daß Schiff besteigen lassen.

§. 1593. Das Schiffsvolk ist schuldig, nach Erfordern und Befehl des Schiffers, jederzeit, es sei im Hafen oder auf der See, bei Tage oder bei Nacht, auf dem Schiffe fleißige Wache halten, und dabei auf das Licht in der Laterne genau Acht zu geben.

§. 1594. Wer dabei schlafend oder unachtsam befunden wird, oder von seiner Wache abgeht, ehe und bevor er von einem Andern abgelöset worden, soll für allen dadurch entstandenen Schaden haften und noch überdies mit einer nachdrücklichen Leibesstrafe belegt werden.

§. 1595. Ohne Erlaubniß des Schiffers dürfen die Schiffsleute nicht das Geringste an Waaren oder Gütern ein- oder ausladen.

§. 1596. Für eigene Rechnung dürfen sie nur so viel unverbotene Waaren oder Sachen mitnehmen, als sie in ihrer Schlafstelle und Kiste bergen können [1]).

§. 1597. Bei Empfang, Einladung und Losung der Güter soll das Schiffsvolk, insonderheit der Hochbootsmann, oder in dessen Ermangelung der Steuermann, alle Vorsicht gebrauchen, daß kein Schade daran geschehe.

§. 1598. Bemerken sie einen Mangel an dem Takelwerke, oder den andern dazu gehörenden Geräthschaften, so müssen sie es dem Schiffer sogleich anzeigen, oder selbst für die Ausbesserung sorgen; widrigenfalls sie, besonders aber der Steuer- und Hochbootsmann, den dadurch entstandenen Schaden vorzüglich verantworten müssen.

§. 1599. Ferner ist das Schiffsvolk schuldig, die eingeladenen Waaren, so oft es vom Schiffer oder Steuermanne gefordert wird, zu stauen, umzulegen, auch

1) §. 278 des Strafges.-Buchs. Reisende, oder Schiffsleute, welche ohne Vorwissen des Schiffers, ingleichen Schiffer, welche ohne Vorwissen des Rheders Gegenstände an Bord nehmen, welche das Schiff gefährden, indem sie dessen Konfiskation oder Beschlagnahme veranlassen können, sind mit Gefängniß bis zu zwei Jahren zu bestrafen.

bei vorfallenden Unglücksfällen, so viel als möglich, Schiff, Geräthschaft und Güter zu bergen und in Sicherheit zu bringen.

§. 1600. Zur Aufsicht über die Waaren ist besonders der Steuermann und Hochbootsmann verpflichtet.

§. 1601. Allen zum Dienste des Schiffes, und zur Erhaltung guter Ordnung, von dem Schiffer getroffenen Verfügungen, muß das Schiffsvolk ungesäumte und willige Folge leisten.

§. 1602. Ist der Schiffer abwesend, oder sonst verhindert, so muß das Volk den Befehlen des Steuermanns gehorchen, und dieser ist verbunden, die gehörige Aufsicht auf das Schiff und Volk zu haben.

§. 1603. Erfolgt während der Reise in der Person des Schiffers eine Veränderung, so muß das Volk dem neuen Schiffer eben den Gehorsam leisten, als dem vorigen.

§. 1617. Nach geendigter Reise darf das Schiffsvolk nicht eher abgehen, als bis die Waaren ausgeladen, die Segel abgenommen, das Schiff an Ort und Stelle gebracht, auch wasserfest gemacht worden.

§. 1618. Verzögert der Schiffer die Losung zur Ungebühr, so muß er dem Volke die Kost, und das am Losungsorte gewöhnliche Wartegeld entrichten.

§. 1619. Eben dazu ist er verpflichtet, wenn die Zahlung der rückständigen Heuer von ihm verzögert wird.

2. Formular zum Heuer-Kontrakt u. Musterrolle für die Preuß. Seeschiffer.

Von dem Schiffs-Capitain
aus Führer des dem
zugehörigen Schiffes
genannt, und den in diesem Kontrakte benannten, unterzeichneten Schiffsleuten ist heut folgender Heuer-Kontrakt und resp. Musterrolle verabredet und geschlossen worden.

§ 1.

Es verbinden sich sowohl der Steuermann als auch die übrigen Schiffsleute, mit dem Schiffs-Kapitain um auf dessen vorbenanntem Schiffe von hier nach und auch nach anderweiten Seehäfen und Plätzen, wohin der Schiffer zu fahren für gut finden, oder die Rhederei verordnen wird, zu fahren, und an Bord zu bleiben, bis das Schiff hierher zurückgebracht ist, oder an einen solchen inländischen Löschungs-Platz kommt, wo an die Stelle derjenigen Schiffsleute, welche etwa ihre Entlassung wünschen, andere brauchbare und tüchtige Schiffsleute, und zwar für die nämliche denselben jetzt accordirte Heuer zu erhalten, und die abgehen wollenden Schiffsleute dem Schiffs-Kapitain zu gestellen im Stande sind, in welchem Falle aber auch den letzteren keine mehrere Verbindlichkeiten, wegen der Rückschaffung der Stellvertreter in das Vaterland, oder nach einem andern als dem Hafen des ersten Abschlusses dieses Heuer-Kontrakts, treffen können.

Die Schiffsleute sind verpflichtet, ihre Arbeiten und Geschäfte ohne Streit und Murren zu verrichten, dem täglichen Gebete mit gebührender Andacht beizuwohnen, dem Schiffer, oder dem, der in seine Stelle tritt, in Allem, ohne einige Widerrede, gehorsam zu sein, dessen Befehle mit allem Fleiß und ohne einige Zögerung auszuführen, die Ladung des Schiffs einzunehmen, zu stauen und umstauen zu helfen und zu löschen, Ballast einzunehmen und zu löschen, und diesen sowohl als auch die Güter mit Lichterfahrzeugen von und ans Land oder an andere Schiffe zu bringen, Alles nach des Schiffers Anordnung und Befehl, und überhaupt Alles zu thun, was zum Dienste von Schiff und Gute erforderlich wird.

§ 2.

Sollte es sich zutragen, daß das Schiff auf seinen Reisen durch Verlust von Segeln oder andern Geräthschaften Schaden litte, so wollen die Schiffsleute zu dessen Reparatur alle Hülfe leisten, und bei Verlust der ganzen Heuer an die Rhederei, oder sonstiger Bestrafung, sich nicht von dem Schiffe entfernen, unter was für einem Vorwande es auch sei.

Falls aber das Schiff strandete, oder sonst durch einen Zufall dienstunfähig würde, wollen sie dasselbe nicht eher verlassen, bis die Geräthschaften des Schiffs und die Ladung geborgen sind, hierbei nach ihren Kräften thätig sein und die Bestimmung des Schiffers, wegen ihrer Entlassung, abwarten, gleichfalls bei Verlust der ganzen Heuer an die Rhederei und gesetzlicher Bestrafung.

§. 3.

Dagegen bezahlt der Schiffs-Kapitain an monatlicher Heuer an den Steuermann aus Thlr.,

welche Heuer den ihren Anfang nimmt.

Von dieser Heuer ist der Belauf von Monat an jeden der Schiffsleute vorausbezahlt, von ihrer weiter zu verdienenden Heuer aber wollen sie eher nichts fordern, a's bis sie mit dem Schiffe wieder anhero kommen und vom Schiffe abgedankt werden.

Am allerwenigsten aber wollen die Schiffsleute den Schiffer anhalten, ihnen außerhalb Landes einige Zahlung an Heuer, weder zum Vollen noch zum Theil, zu geben, sondern wollen es lediglich seinem Gutbefinden überlassen, ob er ihnen, freiwillig, auf Abschlag ihrer verdienten Heuer, etwas wird geben wollen.

Sollte jedoch auf dieser Reise von nach oder einigen anderen Orten anderwärts wohin, Fracht angenommen werden, so macht der Schiffer sich verbindlich, alsdann auf dem zweiten Löschplatze, wo die anderen Frachtgelder verdient sein werden, dem, der es verlangt oder benöthigt ist, die Hälfte seiner zu der Zeit zu Gute habenden Heuer zu bezahlen.

Bei dem Antritte der Reise übergiebt der Schiffer jedem Schiffsmann ein Quittungsbuch, worin die jedesmaligen Zahlungen auf die vorbedungene Heuer vermerkt werden. Wer dasselbe durch seine Schuld verliert, gegen den streitet die Vermuthung zu Gunsten des Schiffers.

§. 4.

Der Schiffs-Kapitain verpflichtet sich, seine Schiffsleute, auf der ganzen Reise, mäßiger und gebräuchlicher Weise, je nachdem Zeit und Umstände es verstatten, mit Speise und Trank zu verpflegen, und versprechen die Schiffsleute, mit den von dem festgesetzten Rationen die der Schiffer, sowohl während der Reise, als in den Häfen, zu verabreichen sich verpflichtet, ohne Murren und einige Widerwärtigkeit sich begnügen zu wollen.

Da jedoch diese Portionen nur zur Sättigung bestimmt sind, so können die Schiffsleute dasjenige, was einer oder der andere von den ihm zugetheilten Speisen nicht verzehren sollte, keinesweges als ihr Eigenthum betrachten, noch weniger etwas davon von Bord nehmen, oder verkaufen, sondern das nicht Verzehrte fällt dem allgemeinen Proviante des Schiffes zurück.

§. 5.

Dürfen die Schiffsleute, ohne Erlaubniß des Schiffers, oder desjenigen, der in seiner Abwesenheit oder Krankheit das Kommando führt, auch nicht in den Häfen, sich von Bord entfernen, noch des Nachts außerhalb des Schiffes aufhalten. Eben so versprechen sie, sich nicht zu betrinken, sich nicht zu schlagen, und keine Zänkereien im Schiffe oder am Lande anzurichten, auch keinem Fremden, ohne Erlaubniß des Schiffers, den Zutritt zu dem Schiffe zu gestatten, bei Vermeidung der nach der Schiffs-Disziplin stattfindenden oder sonst eintretenden gesetzlichen Ahndung.

§. 6.

Besonders verpflichten sich die Schiffsleute, sich mit keiner Kontrebande oder verbotswidrigen Waaren abzugeben, und keinen Branntwein, Tabak aber nicht mehr, als nach des Schiffers Ermessen zum eigenen Bedarf erforderlich ist, in das Schiff einzubringen, oder in selbigem zu verhehlen, auch sich jedes Handels irgend einer Art zu enthalten. Derjenige Schiffsmann, welcher durch Einbringung von Waaren und Branntwein in das Schiff der Rhederei Schaden zufügt, bleibt derselben zum Schadens-Ersatze verhaftet und unterliegt den gesetzlichen Strafen. Selbst für den Fall aber, wenn durch dieses verbotswidrige Einbringen von Waaren und Branntwein in das Schiff, die Rhederei oder das Schiff kein Schaden trifft, unterwirft sich dennoch derjenige Schiffsmann, welcher sich dies zu Schulden kommen lassen, dem Verluste einer einmonatlichen Heuer zu Gunsten der See-Armenkasse.

§. 7.

Sollte das Schiff, während der Reisen, oder an dem Bestimmungsorte, es sei in welchem Hafen es überhaupt wolle, überwintern, so ist die Schiffsmannschaft verbunden, sich mit der Hälfte der in diesem Kontrakte stipulirten Heuer zu begnügen, und dafür im Dienste zu bleiben. Die Winterlage nimmt ihren Anfang, wenn der Kapitain das Schiff, die Ladung werde gelöscht oder nicht, abtakeln, oder doch alle Segel abnehmen läßt; und sie endet, sobald das Schiff zur neuen Fahrt in Stand gesetzt wird.

Diese Zeitpunkte muß der Schiffer in Gegenwart der versammelten Schiffsbesatzung in das Schiffs-Journal und auf der Musterrolle unter seiner und derjenigen Schiffsleute Unterschrift, die zu einem See-Rathe gehören, eintragen und vermerken, widrigenfalls, bei mangelnden desfallsigen Beweisen, die Angaben der Schiffsleute gegen den Schiffer zeugen sollen.

Sollten über die Nothwendigkeit des Anfangs oder der Dauer der Winterlage die Schiffsleute mit dem Schiffer nicht einverstanden sein, so ist hierüber von dem letzteren, im Auslande, ein Attest des in dem Hafen angestellten Preußischen Konsuls, oder Falls daselbst keiner vorhanden wäre, ein Attest der Orts-Obrigkeit, im Inlande aber ein solches von der kompetenten Gerichtsbehörde in beweisender Form zu extrahiren, welches zur Entscheidung dient.

Während der Winterlage sind jedoch die Schiffsleute verpflichtet, sowohl an der Takelage zu arbeiten, als auch sonst alle Dienste zu leisten, welche der Schiffer oder sein Stellvertreter im Schiffs-Dienste fordern.

§. 8.

Ist jedoch die Winterlage die Folge erlittener Havarei-Schäden, derer wegen der Schiffer einen Nothhafen, um die Havarei-Schäden herzustellen, hat suchen müssen, und tritt in diesem die Nothwendigkeit einer Winterlage ein, so erhalten die Schiffsleute, zugleich für ihre Arbeiten bei der Herstellung der Havarei-Schäden, die volle stipulirte Heuer; wogegen, wenn der Schiffer, nur um einer Havarei zu entgehen, und ohne daß das Schiff sie erlitten, einen Nothhafen gewählt hat und in diesem eine Ueberwinterung eintritt, es bei der halben Heuer nach §. 7. verbleibt.

§. 9.

Sollte einer der Schiffsleute im In- oder Auslande von dem Schiffe entweichen, so bleibt nicht nur der Schiffer gesetzlich berechtigt, alle und jede Mittel zur Habhaftwerdung desselben anzuwenden, denselben zur Fortsetzung des Schiffsdienstes anzuhalten, und auf dessen Bestrafung bei Ankunft des Schiffes in dem nächsten Preußischen Hafen anzutragen, wenn die Bestrafung an dem Orte der Entweichung nicht erfolgt sein sollte, sondern es ist auch von den Schiffsleuten mit dem Schiffer noch besonders verabredet, daß, in einem solchen Falle, der entweichende oder aus dem Schiffsdienste tretende und dessen Fortsetzung verweigernde Schiffsmann außer dem Verluste der ganzen rückständigen Heuer, eine Konventionalstrafe von   Thlr. zu Gunsten des Schiffs verwirkt haben soll, und es berechtigen die Schiffsleute den Schiffer hierdurch ausdrücklich, im zutreffenden Falle diese Konventionalstrafe von   Thlr. vor allen und jeden in- und ausländischen Gerichten gegen sie geltend zu machen, für welche sie sich mit ihrem Vermögen und ihrer Person, jeder einzeln für sich, hierdurch verpflichten, und erklären sie deshalb auch den Schiffer, in einem solchen Falle, für befugt, sogleich ihre persönliche Verhaftung zur Sicherung der Konventionalstrafe, nachzusuchen.

Uebrigens soll eine Abwesenheit von 24 Stunden ohne Erlaubniß für eine Entweichung angesehen werden, und die in diesem §. verabredete Konventionalstrafe nach sich ziehen.

§. 10.

Sollten die Schiffsleute in einem auswärtigen, oder einem andern vaterländischen Hafen als dem, wo dieser Vertrag geschlossen worden, in Veranlassung des Schiffers oder der Rhederei, entlassen werden, so müssen sie, nebst ihren Effekten, entweder frei nach dem Heuerplatze zurückbefördert oder es muß ihnen ein der Entfernung angemessenes Reisegeld ausgezahlt werden. Dies tritt auch in allen den Fällen ein, wo es sonst, nach den Landes-Gesetzen, dem Schiffer oder der Rhederei obliegt, für die Rückreise der Schiffsbesatzung nach dem Orte des Abschlusses des Heuer-Kontrakts zu sorgen.

Im Falle die Kontrahenten über die Höhe des Reisegeldes sich alsdann nicht sollten einigen können, soll solches, im Auslande durch den im Entlassungshafen angestellten Preußischen Konsul, oder wenn ein solcher daselbst, oder in dessen Nähe nicht angesetzt, von der Ortsobrigkeit; im Inlande aber, durch das kompetente Gericht festgestellt werden. Diese Behörden werden hierbei, neben den Transportkosten für die Effekten der Schiffsmannschaft, zugleich auf die Entfernung und die nöthigen Kosten zum Unterhalt der entlassenen Schiffsleute bis zum Heuerplatze Rücksicht nehmen, und das Reisegeld hiernach für die Meilenzahl bestimmen.

§. 11.

Der Schiffer oder dessen Stellvertreter ist verpflichtet, die Musterrolle und den Heuer-Kontrakt dem versammelten Schiffsvolke vor der Abreise, demnächst

wenigstens einmal während der Reise, und jedenfalls gleich nach der Ankunft des Schiffes in einem Hafen, vorzulesen.

§. 12.

Der Schiffer ist, bei der Entlassung eines jeden Schiffsmannes, gehalten, demselben unaufgefordert und unentgeltlich einen Losschein zu geben, worin er Namen, Alter und Geburtsort des Schiffsmannes, die Dauer seines Dienstes, den Grund der Entlassung und das Betragen während der Dienstzeit, der Wahrheit getreu, anzugeben hat.

§. 13.

In Allem übrigen, obgleich es hier nicht benannt ist, unterwerfen der Schiffer und seine Schiffsleute sich den Seerechten, Landes-Ordnungen, Gewohnheiten und Gebräuchen der Schifffahrt, nach denen solches regulirt werden soll.

§. 14.

Die Kosten des Vertrages und des dazu erforderlichen Stempel-Papiers übernimmt der Schiffer allein zu berichtigen.

Urkundlich ist diese Muster-Rolle und Heuer-Kontrakt von dem Schiffer und seinen Schiffsleuten eigenhändig unterzeichnet und vollzogen worden.

den

Mäkler ist

Das Schiff ist groß Lasten.

(Handbuch für Konsular-Beamte S. 39.)

3. Die §§. 9—12 u. 171—176 der Gesinde-Ordn. v. 8. Nov. 1810 lauten:

§. 9. Dienstboten, welche schon vermiethet gewesen, müssen bei dem Antritte eines neuen Dienstes die rechtmäßige Verlassung der vorigen Herrschaft nachweisen.

§. 10. Leute, die bisher noch nicht gedient haben, müssen durch ein Zeugniß ihrer Obrigkeit darthun, daß bei ihrer Annehmung als Gesinde kein Bedenken obwaltet.

§. 11. Hat Jemand mit Versäumung der Vorschriften §§. 9. und 10. ein Gesinde angenommen, so muß, wenn ein Anderer, dem ein Recht über die Person oder auf die Dienste des Angenommenen zusteht, sich meldet, der Mieth-Kontrakt als ungültig, sofort wieder aufgehoben werden.

§. 12. Außerdem hat der Annehmende durch Uebertretung dieser Vorschriften eine Geldbuße von Einem bis Zehn Thalern an die Armenkasse des Orts verwirkt.

§. 171. Bei dem Abzuge ist die Herrschaft dem Gesinde einen schriftlichen Abschied, und ein der Wahrheit gemäßes Zeugniß über seine geleisteten Dienste zu ertheilen schuldig.

§. 172. Werden dem Gesinde in diesem Abschiede Beschuldigungen zur Last gelegt, die sein weiteres Fortkommen hindern würden, so kann es auf polizeiliche Untersuchung antragen.

§. 173. Wird dabei die Beschuldigung ungegründet befunden; so muß die Obrigkeit dem Gesinde den Abschied auf Kosten der Herrschaft ausfertigen lassen, und letzterer fernere üble Nachreden bei namhafter Geldstrafe untersagen.

§. 174. Hat hingegen die Herrschaft einem Gesinde, welches sich grober Laster und Veruntreuungen schuldig gemacht hat, das Gegentheil wider besseres Wissen bezeugt, so muß sie für allen einem Dritten daraus entstehenden Schaden haften.

§. 175. Die folgende Herrschaft kann sich also an ihr wegen des derselben durch solche Laster oder Veruntreuungen des Dienstboten verursachten Nachtheils halten.

§. 176. Auch soll eine solche Herrschaft mit einer Geldstrafe von einem bis fünf Thalern zum Besten der Armenkasse des Orts belegt werden.

4. Allerhöchste Kab.-Ordre vom 23. Nov. 1831.

Bei den in Ihrem Berichte vom 9. d. Mts. angezeigten Umständen, setze Ich nach Ihren Anträgen fest: daß, da das Schiffsvolk gegen den Schiffer gesetzlich in eben den Verhältnissen steht, wie das Gesinde gegen die Dienstherrschaft, die Vorschriften über Annahme und Verabschiedung des Gesindes in den §§. 9 bis 12 und 171 bis 176 der Gesinde-Ordnung vom 8. November 1810 auch für Schiffer und das Schiffsvolk aller in Preußischen Ostseehäfen ausgerüsteten Seeschiffe zur Anwendung kommen sollen, mit der Maßgabe, daß Schiffer, welche Schiffsleute ohne Losschein heuern, oder unwahre Losscheine ausstellen, jederzeit

mit dem höchsten Satze der in §§. 12 und 176 angedrohten Geldbußen zu bestrafen sind. Sie haben diese Bestimmung durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen. Berlin, den 23. November 1831.

gez. Friedrich Wilhelm.

An
den Staatsminister v. Schuckmann und das Justizministerium.
(Gesetzsammlung 1831. Nr. 19. S. 255.)

5. Gesetz behufs Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen vom 31. März 1841.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. &c.

Da die bestehenden Vorschriften über die Mannszucht auf den Seeschiffen sich als unzureichend erwiesen haben; so verordnen Wir auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1. Die Mannschaft auf den Seeschiffen ist von dem Tage ab, an welchem sie in Folge des Heuer-Vertrages den Dienst auf dem Schiffe angetreten hat, der Disciplin des Schiffs-Kapitains (Schiffers) unterworfen. Dieselbe ist nicht nur schuldig, allen Anweisungen des Schiffs-Kapitains in Betreff des Schiffsdienstes ohne Widerrede pünktlich Folge zu leisten, sondern hat auch alles zu vermeiden, was zur Störung der Ordnung und Eintracht hinführen könnte. Hierüber zu wachen, ist der Kapitain besonders verpflichtet.

§. 2. Im Falle einer dem Schiffe drohenden Gefahr, so wie bei Meutereien oder Gewaltthätigkeiten des Schiffsvolks ist dem Kapitain, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen, die Anwendung aller zur Erreichung des Zwecks nothwendiger Mittel gestattet. In allen Fällen ist der Kapitain vermöge der ihm zustehenden Disciplinargewalt (§. 1.) befugt,

a) Geldstrafen bis zu fünf Thalern zum Besten der Armenkasse des Heimathsorts des Schiffes,
b) Schmälerung der Kost,
c) Gefängniß bis zu acht Tagen, nöthigenfalls bei Wasser und Brod,
d) Anschließen mittelst eiserner Fesseln in den unteren Räumen des Schiffes bis zur Dauer von drei Tagen, und
e) körperliche Züchtigung

zu verfügen. Welche von diesen Strafen anzuwenden ist, hat der Kapitain nach der größeren oder geringeren Strafbarkeit zu ermessen. Körperliche Züchtigung darf jedoch nur dann verhängt werden, wenn die übrigen Strafmittel unter den obwaltenden Umständen sich als unzureichend ergeben; es macht dabei keinen Unterschied, ob der Schuldige sich noch im Militairverbande befindet oder nicht.

§. 3. Dem Schiffs-Kapitain liegt ob, jede von ihm verfügte Disciplinarstrafe mit Bemerkung der Art des Vergehens und der vorhandenen Beweise in dem Schiffstagebuche zu verzeichnen oder verzeichnen zu lassen.

§. 4. Wird zu einer Zeit, wo das Schiff auf der Rhede eines inländischen Seehafens bereits segelfertig gemacht ist, oder sich auf offener See, oder in einem ausländischen Hafen oder Gewässer befindet, von dem Schiffsvolke eines der in den nachstehenden §§. 5 bis 8 bezeichneten Verbrechen verübt, so treten die daselbst bestimmten Kriminalstrafen ein. Bei Abmessung dieser Strafen soll auf die etwa schon angewendete Disciplinarstrafe keine Rücksicht genommen werden.

§. 5. Ein Schiffsmann, welcher den wiederholten Befehlen des Schiffs-Kapitains den Gehorsam verweigert, hat Gefängniß oder Strafarbeit von vierzehn Tagen bis zu Einem Jahre verwirkt.

§. 6. Ein Schiffsmann, welcher dem Kapitain thätlich sich widersetzt, dero mit thätlichem Widerstande droht, soll mit Gefängnißstrafe oder Strafarbeit von zwei Monaten bis zu zwei Jahren belegt werden.

§. 7. Eben diese Strafe (§ 6.) betrifft den Schiffsmann, welcher den Kapitain durch Gewalt oder Drohung oder auch nur durch Verweigerung der Dienste, zu einer Handlung oder Unterlassung, welche sich auf die Leitung des Schiffes, so wie auf die Aufsicht über das Schiff oder die Ladung bezieht, zu nöthigen sucht.

§. 8. Unternehmen es zwei oder Mehrere, den Schiffs-Kapitain zu einer solchen Handlung oder Unterlassung (§. 7.) zu nöthigen, so wird die im §. 6 bestimmte Strafe verdoppelt, ist aber eine Verabredung dazu zwischen den Thätern vorangegangen, so soll gegen die Anstifter oder Rädelsführer auf vier bis zwölf

Jahre und gegen die übrigen Theilnehmer auf zwei bis fünf Jahre Strafarbeit oder Zuchthaus erkannt werden.

§. 9. Der Kapitain ist ermächtigt, den Schiffsmann, welcher sich eines in den §§. 5 bis 8 bezeichneten oder eines anderen schweren Verbrechens schuldig gemacht hat, zu verhaften. Wenn das Entweichen des Verbrechers zu besorgen ist, so ist der Kapitain zur Verhaftung verpflichtet.

§. 10 Bei jedem Verbrechen muß der Schiffs-Kapitain mit Zuziehung des Steuermanns, Hochbootsmanns, Zimmermanns oder anderer glaubwürdiger Personen alles dasjenige genau aufzeichnen, was auf den Beweis des Verbrechens und dessen künftige Bestrafung Einfluß haben kann.

§. 11. Insonderheit müssen, wenn eine erhebliche Verletzung vorgefallen ist, die Beschaffenheit der Wunde, und wenn eine Tödtung geschehen ist, die Zeit, wie lange der Verwundete noch gelebt, die Speise, die er genossen hat, und die Mittel, die zu seiner Heilung angewendet worden, genau verzeichnet werden.

§. 12. Befindet sich auf dem Schiffe ein Arzt oder Wundarzt, so muß dieser in Gegenwart der im §. 10 bezeichneten Personen die Besichtigung vornehmen und darüber sein ausführliches Gutachten, wie er solches eidlich bestärken kann, dem Schiffstagebuche beifügen.

§. 13. Bei Erreichung des ersten inländischen Hafens muß der Verbrecher, unter Mittheilung der Verhandlungen (§§. 10 bis 12) an das Gericht dieses Hafens abgeliefert werden, welches zur Annahme des Verbrechers und zur Führung der Untersuchung verpflichtet ist.

§. 14. Findet der Schiffs-Kapitain die Aufbewahrung des Verbrechers bis zur Erreichung eines inländischen Hafens gefährlich, so steht ihm frei, denselben einem auswärtigen Gerichte zur Untersuchung und Bestrafung zu übergeben. Er ist aber in diesem Falle verpflichtet, sich bei dem Gerichte des ersten inländischen Landungsortes über das Sachverhältniß und über sein Verfahren auszuweisen.

§. 15. Die Beweiskraft der Angaben des Schiffs-Kapitains über Verbrechen, insbesondere über die Anstifter und Theilnehmer einer Meuterei, ist nach den Gesetzen des Orts zu beurtheilen, wo die Untersuchung geführt wird.

§. 16. Ein Schiffsmann, welcher sich weigert, dem Kapitain bei Bestrafungen oder Verhaftungen hülfreiche Hand zu leisten, soll der ganzen Heuer verlustig sein, und noch außerdem nach den Grundsätzen von der Theilnahme oder Begünstigung des Verbrechens bestraft werden.

§. 17. Hat ein Reisender auf dem Schiffe ein Verbrechen begangen, so gelten wegen dessen Verhaftung, Auslieferung und Ueberführung dieselben Vorschriften, welche oben für die Verbrechen des Schiffsvolks gegeben sind.

§. 18. Die Befugnisse und Verpflichtungen des Schiffs-Kapitains gehen, wenn derselbe behindert ist, auf den Steuermann, und wäre auch dieser behindert, auf den anderweitigen Stellvertreter über, und die in den §§. 5 bis 8 bestimmten Strafen finden auch bei Verbrechen gegen diese Stellvertreter Anwendung.

§. 19. Ist nach der Dienstordnung oder nach der Bestimmung des Kapitains ein Schiffsmann mit der Leitung eines besonderen Geschäfts beauftragt, so werden die von der ihm untergeordneten Mannschaft gegen ihn verübten Verbrechen gleichfalls nach §§. 5 bis 8 bestraft.

§. 20. Alle dem Inhalte dieses Gesetzes entgegenstehende allgemeine und besondere Bestimmuugen werden hiermit aufgehoben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 31. März 1841.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. Graf v. Alvensleben.

(Ges.-S. pr. 1841 S. 64.)

6. Bekanntmachung der K. Regier. zu Stettin v. 13. Nov. 1841.

Des Königs Majestät haben zu befehlen geruhet, daß zur Sicherheit der Wirksamkeit des Gesetzes behufs Aufrechthaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen vom 31. März d. J. — Ges.-Samml. de 1841, pag. 64. ꝛc. — dasselbe den Schiffsmannschaften bei Antritt ihres Dienstes jederzeit speciell bekannt gemacht werde. In Folge höherer Anordnung soll diese Bekanntmachung in der Art erfolgen, daß der Schiffskapitain (Schiffer)

1) vor Antritt jeder Reise das gedachte Gesetz seinem ganzen Inhalte nach der gesammten Schiffsmannschaft mit Einschluß des Steuermanns langsam und deutlich vorliest, und darüber, daß solches geschehen, in seinem

Tagebuche eine vollständige Registratur aufnimmt, welche den Tag der Verhandlung und die Namen der Gegenwärtigen enthalten und von dem Steuermann mit vollzogen werden muß, und daß

2) der Schiffer sich mit einem Abdrucke des Gesetzes versieht, welcher auf dem Schiffe so aufzubewahren ist, daß er auch dem Schiffsvolk jederzeit zugänglich ist.

Sämmtlichen Schiffskapitainen wird die genaue Befolgung dieser Vorschriften zur strengsten Pflicht gemacht und die Nichtbeachtung derselben, höherer Anordnung zufolge, mit einer Polizeistrafe von 5 bis 20 Thlr. geahndet werden.

Zugleich bemerken wir, daß die nöthigen Abdrücke des Gesetzes vom 31. März d. J. den betr. Schiffs-Rhedereien noch zugefertigt werden sollen.

Stettin, den 13. November 1841.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.
(Amtsblatt 1841. Nr. 48. S. 279.)

7. Hinsichtlich des Verhaltens der Konsular-Beamten in Bezug auf entwichene Seeleute disponirt der nachst. Auszug a. d. Verf. v. 8. Jan. 1837

1) Wenn während der Anwesenheit eines Preußischen Schiffes in dem Hafen oder dem Bezirke des Konsulats ein Matrose von diesem Schiffe desertirt, und der Kapitain die Vermittelung des Konsuls zur Verhaftung und Auslieferung des Deserteurs in Anspruch nimmt, so muß die konsularische Vermittelung wie bisher eintreten. Der Kapitain trägt alsdann die bei den fremden Behörden aufgelaufenen Kosten, und nimmt den Deserteur an seinen Bord zurück.

2) Will der Kapitain den Deserteur nicht wieder annehmen, verlangt er aber dennoch dessen Anhaltung und Zurücksendung, so kann der Konsul auch diesem wohl nur selten vorkommenden Antrage genügen, da die Kosten der Rhederei zur Last fallen würden, er muß aber wo möglich für unentgeltliche Unterbringung des Deserteurs auf einem Preußischen zurückkehrenden Schiffe sorgen.

3) Hat ein Schiffs-Kapitain einen während seiner Anwesenheit entwichenen Matrosen reklamirt, jedoch vor erfolgter Anhaltung und Auslieferung des letzteren schon absegeln müssen, so hat der Konsul, wenn ihm demnächst der Matrose ausgeliefert wird, denselben ebenfalls nach Vorschrift des §. 7 des Konsulats-Reglements in die Heimath zu befördern, es sei denn, daß der Kapitain vor seiner Abfahrt ausdrücklich die Reklamation zurückgenommen hätte, und der Konsul nicht gezwungen wäre, den einmal reklamirten Deserteur nunmehr auch von den dortigen Behörden zu übernehmen, sondern den dortigen Verhältnissen nach erklären könne, daß er auf die Auslieferung Verzicht leiste.

4) Von desertirten Matrosen, welche der Schiffs-Kapitain, obgleich im Hafen anwesend, nicht reklamirt hat, ingleichen von solchen, welche schon vor längerer Zeit irgendwo desertirt, und vagabondirend, oder in fremdem Staatsdienste nach dem Orte des Konsulats gekommen sind, hat der Konsul ex officio gar keine Notiz zu nehmen.

5) Wird ein nicht reklamirter Deserteur von den Landesbehörden ergriffen und dem Konsul vorgeführt, so hat letzterer zwar diejenigen Notizen über ersteren, welche den vaterländischen Behörden interessant sein können, aufzunehmen und darüber Bericht zu erstatten, dessen Uebernahme aber, wenn sie ihm angesonnen werden sollte, abzulehnen, es sei denn, daß sich ihm Gelegenheit darböte, denselben unentgeltlich auf einem Preußischen Schiffe zur Uebernahme unterzubringen.

6) In solchen Fällen, wo ein dienstfähiger, besonders auch ein noch im militairpflichtigen Alter stehender Preußischer Matrose entwichen wäre, und sich bei einem Konsul unter glaubhafter Angabe seiner Herkunft und seiner bisherigen Schicksale meldete, um durch dessen Unterstützung in seine Heimath zu gelangen, kann der Konsul demselben zwar, wenn dieser dessen würdig zu sein scheint, nach Anleitung der Instruktion vom 30. Januar 1815 eine geringe Geld-Unterstützung verabreichen, auch suchen, ihm unentgeltliche Rückkehr zu vermitteln, wo diese aber nicht zu erlangen ist, hat er an das Ministerium d. a. A. unter Angabe aller Umstände zu berichten, und anzufragen, ob die Zusendung gegen Bezahlung genehmigt werde.

(Handbuch für Konsular-Beamte S. 57.)

Titel VII.

Führung des Schiffs-Journals.

1. Im Interesse der Rhederei ist hinsichtlich der Verpflichtung

der Schiffer zur Führung vollständiger Tagebücher durch das A. L.-R. Thl. II. Tit. 8 §§. 1513 Folgendes verordnet:

§. 1506. Jeder Schiffer ist verpflichtet, ein richtiges und vollständiges Tagebuch über die ganze Reise entweder selbst zu führen, oder durch den Steuermann führen zu lassen.

§. 1507. In diesem Tagebuche müssen alle merkwürdigen, vor, während und unmittelbar nach der Reise geschehenen Vorfälle verzeichnet werden.

§. 1508. Besonders gehören dahin die bedungene Fracht, die Annahme oder Abdankung des Schiffsvolks, der Empfang und die Ablieferung der Waaren, die Abfertigung bei den Zoll- und Steuerbehörden, die während der Reise vorgefallenen Veränderungen des Windes und Wetters u. dergl.

§. 1509. Auch die während der Reise auf dem Schiffe eingetretenen Todesfälle, ingleichen die vorgefallenen Beschädigungen an Schiff oder Ladung, müssen in das Tagebuch genau eingetragen werden.

§. 1510. Der Schiffer und Steuermann müssen dieses Journal dergestalt getreulich führen, daß sie die Richtigkeit desselben auf Erfordern eidlich bestärken können.

§. 1511. Sie müssen dasselbe innerhalb Vierundzwanzig Stunden nach ihrer Ankunft dem Seegerichte des Losungsplatzes, wenn aber die Beschaffenheit der Gewässer eine frühere Brechung der Ladung nothwendig macht, dem Gerichte des Vorhafens im Original übergeben.

§. 1512. Ist das Tagebuch nicht gehalten, oder nicht gehörig fortgeführt worden, so sollen der Schiffer und Steuermann, außer der Verhaftung für allen daraus entstehenden Schaden, wenn der Fehler aus bloßer Nachlässigkeit entstanden ist, den Vierten Theil der verdienten Heuer zur Strafe entrichten; bei ausgemitteltem bösen Vorsatze aber als Verfälscher bestraft werden.

§. 1513. Außerdem muß der Schiffer eine jede seiner Angaben, worauf er für sich seinen Anspruch oder Vertheidigung gründen will, durch andere rechtliche Beweismittel vollständig darthun, und kann darüber zum Erfüllungseide nicht gelassen werden.

2. Verordn. der K. Regier. zu Stettin v. 30. Decbr. 1836.

Zur Vorbeugung gewissenloser oder nachläsiger Führung der Schiffs-Journale ist von der Königl. Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen Folgendes angeordnet worden:

1) daß den Journalbüchern die §§. 1506 bis 1513. Thl. II. Tit. 8. des A. L.-R., welche die Vorschriften wegen Führung des Schiffs-Journals enthalten, nicht nur vorgedruckt, sondern selbige auch dem Schiffer und Schiffsvolk bei jedesmaliger Musterung von der Musterungs-Behörde vorgelesen, und daß dies geschehen, in der Musterrolle bemerkt werde;

2) daß die Journalbücher von den Musterungs-Behörden paraphirt und die Seitenzahl zu Ende mit Buchstaben ausgedrückt werde;

3) daß die solchergestalt eingerichteten Bücher aus den Gebührenfonds der Musterungs-Behörden angeschafft und zu dem von der Regierung festzusetzenden, nur die Kosten deckenden Preise den Schiffern überlassen werden.

Indem wir das Schifffahrt treibende Publikum hiervon in Kenntniß setzen, wird dasselbe zugleich benachrichtigt, daß vorschriftsmäßig eingerichtete Journalbücher, in biegsamen Einband gebunden (um bei entstehender Gefahr leicht unterknöpft werden zu können) zu 1 Rthlr. 5 Sgr. das Stück — ungefähr die Hälfte des bisherigen Preises — sowohl bei der hiesigen Musterungs-Kommission, als der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde künftig zu erhalten sein werden, und vom nächstkommenden Frühling an kein Schiffer zur Musterung zugelassen werden wird, der nicht den Besitz eines solchen Journalbuchs nachweist.

(Amtsbl. 1837. Nr. 2. S. 11 und 12.)

3. Verordnung der K. Regier. in Stralsund v. 30. April 1839.

Die Wichtigkeit, vollständig und treu geführter Schiffs-Journale, veranlaßt uns, die nachstehenden, höheren Orts genehmigten Bestimmungen über diesen Gegenstand festzusetzen:

(§§. 1 bis 6 sind gleichlautend mit §§. 1506 bis 1511 des Allg. L.-R.)

§. 7. Ist das Tagebuch nicht gehalten, oder nicht gehörig fortgeführt, so verfällt der Schiffer und Steuermann von den überdies etwa eintretenden civil- und kriminalrechtlichen Folgen abgesehen, in eine nach den Umständen abzumessende

Polizeistrafe von 2 bis 50 Thlr., oder im Unvermögensfalle, von dreitägigem bis sechswöchentlichem Gefängnisse.

§. 8. Zur Vermeidung eines Irrthums wird schließlich noch ausdrücklich festgesetzt, daß die Bestimmungen der §§. 1 bis 7 dieser Verordn. nicht bloß für diejenigen Seereisen, denen vorschriftsmäßig eine Musterung vorangehen muß sondern für alle über die Binnengewässer hinausgehenden Seereisen, ohne Unterschied der Entfernung und Größe des Schiffes, gelten, auf gewöhnliche Fischerböte aber überall keine Anwendung finden. Uebrigens werden vorschriftsmäßige Schiffs-Journalbücher von den Musterungsbehörden des hiesigen Reg.-Bezirks vorräthig, gehalten, und den Seeschiffern zum festgesetzten Preise von 1 Rthlr. 5 Sgr., welches auch der Kostenpreis ist, abgelassen.

(v. Kamptz Ann. XXIII. 467. — 2. 187.)

Titel VIII.

Von den Anstalten und Einrichtungen zur Sicherheit der Schifffahrt.

A. Leuchtfeuer, Baaken ꝛc.

1. Zur Sicherheit der Seeschifffahrt sind an den Seeküsten und den Mündungen der von Seeschiffen befahrenen Ströme verschiedene Zeichen aufgestellt und ausgelegt, welche dazu dienen, bei Tage und zur Nachtzeit den Standpunkt des Schiffs in See ermitteln und Untiefen vermeiden zu können. Als Tagezeichen sind wesentlich die Land- und Seebaaken, als Nachtzeichen Leuchtthürme und Feuerschiffe zu bemerken. Die auf den letzteren angebrachten Feuer haben verschiedene Bestimmungen. Man unterscheidet 1) die sogen. Küstenfeuer, welche dazu dienen, um den in einiger Entfernung von der Küste segelnden Schiffen den Standpunkt anzugeben, auf welchem sie sich in See befinden; diese Feuer werden daher in der Regel auf hervorspringenden Landzungen angebracht. 2) Hafenfeuer, deren Zweck es ist, die Lage des Hafens anzugeben. 3) Tidefeuer, welche in Häfen, die nicht zu jeder Zeit Wassertiefe genug haben, um den Schiffen das Einlaufen gestatten zu können, dann angezündet werden, wenn das Wasser bis zu einer von der Hafenbehörde bestimmten Höhe (zur Fluthzeit) gestiegen und zur Zeit der Ebbe wieder gefallen ist. 4) Leitfeuer, die dazu dienen, die Richtung anzugeben, in welcher der Schiffer in den Hafen einsegeln muß. 5) Fischerfeuer, die dann angezündet werden, wenn Fischerfahrzeuge während der Nacht aus den betreffenden Häfen in See sind.

In Betreff der Beschaffenheit dieser Feuer unterscheidet man:

a) feste Feuer, d. h. solche, die ihr Licht unausgesetzt von Sonnenuntergang bis vor Sonnenaufgang zeigen;
b) Blickfeuer, die abwechselnd in kurzen Zwischenräumen ihr Licht zeigen und dann mehrere Sekunden verdunkelt sind:
c) farbige Feuer, die durch angebrachte farbige Gläser hervorgebracht werden.

An der Ostsee befinden sich zur Zeit folgende Leuchtfeuer:

№	Benennung.	Bezeichnung und Sichtbarkeit.	Höhe.	Geogr. Breite.	Geogr. Länge.
			Fuß.	Nördl. Br.	O.L. v Grw.
1	Falsterboo.	festes Feuer	80	55° 23′	12° 30′
2	Falsterboo Feuerschiff	(von dort Feuerthurm von Falsterboo in eins mit der Kirche v. Falsterboo und Skanoer, Stevens Feuerthurm in W.N.W.¼W.) 4 M. sichtbar.	50	-	-
3	Hammerhus (Bornh.)	festes Feuer.	272	55° 18′	14° 47′
4	Ystad.	2 f. Hafenfeuer, wovon 1 weiß	52	55° 25,5′	13° 50,3′
		1 roth	20½	-	-
5	Christiansoe.	Blickfeuer, alle 20 ″ sichtbar.	92	55° 19′	15° 13,5′
6	Utklippen.	Blickf. in 6′ drei Blicke werfend von 30 ″ Dauer.	48	55° 56,5′	15° 40,5′
7	Grimskäret.	f. Lasenf., 8—10 M. sichtb.	40	56° 39,6′	16° 22,1′
8	Oeland Südspitze.	f. F.	136	56° 11,7′	16° 23′
9	- Nordspitze.	f. F.	103	57° 22′	17° 5,3′
10	Ostergarnsholm.	f. F.	104	57° 26,5′	18° 59′
11	Landsort.	Blickf., in 6′ drei Blicke werfend v. 30″ Dauer.	149	58° 44,5′	17° 52,4′
12	Corsoe.	Blickf. mit veränderl. Scheine, dreht sich in 4′ in denen es ver chiedene Scheine giebt, 16 M. sichtb.	148	58° 17,2′	18° 56′
13	Grönksjär.	f. F. 16 M sichtb.	114	59° 16,8′	19° 0,8′
14	Söderarm.	Blickf., in 6′ drei Blicke v. 30″	102	59° 45,4′	19° 26′
15	Lagskjär.	f. F. 16 M. sichtb.	105	59° 50,5′	19° 55′
16	Näskubben	f. Leitf. 8 M. sichtb.	22	59° 52,7′	19° 5′
17	Swartklubben.	Drehf. in 2′ drei Blicke.	70	60⁶ 10,3′	18° 48,5′
18	Djustens.	f. F.	64	60° 22,2′	18° 28,5′
19	Derskjaer.	Blickf. alle 1½′ ein Schein v. 30″ 16 M. sichtb.	116	60° 21¾′	18° 22′
20	Enskjär.	f. F., 18 M. sichtb.	156	60° 43′2′	21° 0,2′
21	Malörn.	f. Leitf., 10 M. sichtb.	80	65° 31′8′	23° 40,5′
22	StoraFjäderagg.	Drehf., alle 1½′ ein Blick v. 30″ 12 14 M. sichtb.	103	63° 48,4′	21° 0′
23	Holmö Gadd.	f. Kohlenf., 12 M. sichtb.	71	63° 35,9′	20′ 46′
24	Udersteen.	f. F.	80	60° 16,2′	18° 54,8′
25	Axelholm.	f. F.	106	57° 22′	17° 6′
26	Gothland (Südspitze)	Blickf., alle 1½′ ein Blick v. 30″	195	56° 56′	18° 9′
27	Farö.	Drehf., alle 1½′ ein Blick v. 30″	103	57° 57,4′	19° 22,8′
28	Storjungfruen.	f. F., 14 M. sichtb.	88	61⁶ 10′	17° 21′
29	Hogland.	2 f. F.	382	60° 6′	26° 55′
			28½	-	
30	Bönan.	f. Hafenf.	62	60° 43,9′	17° 18¾′
31	Eggegrund	f. Leitf., 8—10 M. sichtb.	53	60° 43,4′	17° 31,7′
32	Sommeroe	f. F.	84	60° 11,5′	27° 36′
33	Seeskjär.	f. F.	85	60° 1,5′	28° 20′
34	Norkjär.	Blickf., jede Minute ein Blick, dem ein Schein von 5—10 Sek. vorhergeht und eine Verdunkelung folgt.	107	63° 13¾′	20° 37,5′
35	Tolbaak.	f. F.	88	60° 3,5′	29° 34,5′
36	Lativanem.	Blickf., dreht sich 4mal in 1 Min	40	59° 33′	26° 32′
37	Narwa.	f. F.	72	59° 28′	28° 5′
38	Rödskjär.	Blickf., alle 45″ sichtb., 10″ dauernd, 13 M. sichtbar.	60	59° 59′5′	26° 40,8
39	Ekholmen.	f. F.	75	59° 41′5′	25° 45′
40	Kokskjär.	f. F.	99	59° 41′	24° 59′
41	Südkatharinendahl.	f. F.	210	59° 25½′	24° 49,5′
42	Nordkatharinendahl.	f. F.	135	59° 26,3′	24° 49′
48	Nargoe.	Blickf. v. 10″, Verfinst. v. 50″	115	59° 36,5′	24° 28,5′

№	Benennung.	Bezeichnung und Sichtbarkeit.	Höhe	Geogr. Breite	Geogr. Länge
			Fuß	Nördl. Br.	O.L v.Grw.
44	Surepodde	f. F., 17 M. sichtb.	136	59° 27′	24° 20,5′
45	Pakerort	f. F., 18 M. sichtb.	146	59° 23′	24° 0,5′
46	Odensholm	f. F., 16 M. sichtb.	111	59° 18,8′	23° 21′
47	Utve	f. F.	130	59° 46′	21° 23′
48	Dagerort	f. F., 31 M. sichtb.	538	58° 55′	22° 14′
49	Filsand	Blickf., alle Min. sichtb. u. zeigt einen Blick v. 2′ Dauer.	110	58° 23,5′	21° 46′
50	Hangoe	Blickf., jede Min. 1 hellen und 2 schwache Scheine, 15 M. f.	100	59° 46′	23° 1′4′
51	Roenskiaer	f. F., 18 M. sichtb.	164	59° 56′	24° 22′
52	Glosholm	Blickf, in 3′ 3 Scheine von 20″., 14 M. sichtb.	120	69° 11,2′	25° 24,2′
53	Swarferort	f. F., 16 M. sichtb.	114	57° 55′	22° 5′
54	Runoe	f. F., 15 M. sichtb.	79	57° 48′	23° 11′
55	Domsnäs	2 f. F., rw. SSW½W. v. einand.	78. 49	57° 47,4′	22° 33,7′
56	Bolderaa	2 f. F., rw. NW. z. W. v. einand.	100. 24	57° 4,2′	24° 3,6′
57	Lyserort	Blickf., 1½′ sichtb., 1½′ unsichtb.	168	57° 33,8′	20° 43′4′
58	Memel	f. F.	95	55° 43,7′	21° 5,8′
59	Brüsterort	f. F., alle 4′ durch 1 hellen Schein unterbr, dem eine kurze Verdunkelung vorang.	189	54° 57,8′	19° 59,5′
60	Pillau	f. F.	92	54° 39′	19° 54′
61	Neufahrwasser	2 f. F., das auf d. Moole / das andere	61 / 75	54° 24,5′	18° 40,2′
62	Hela	Blickf., alle 30″ sichtb.	120	54° 35,5′	18° 48,8′
63	Rixrhöft	f. F.	220	54° 49,9′	18° 20′
64	Järshöft	Drehf., 70″ hell, 50″ dunkel.	160	54° 33′	16° 36′
65	Swinemünde	f. F.	38	53° 56′	14° 17′
66	Greifswalder Oe	f. F.	87½	54° 16′	13° 47′
67	Arcona	f. F.	197	54° 40,9′	13° 26′
68	Darserort	Drehf., alle Min. sichtbar. f. F. auf einem Thurm.	105 / 40	54° 29′	12° 31′
69	Giedserodde	f. F.	57	54° 34′	11° 58,1′
70	Moen	f. F.	82	54° 57′	12° 32,8′
71	Stevens	Blickf., alle 30″ sichtbar.	140	55° 18′	12° 26′5′
72	Dragoe	Feuerschiff mit 1 Laterne im SW. von Quartus Grund.	25	55° 33′2′	12° 43′
73	Fakkebierg	f. F.	125	54° 44,4′	10° 42′
74	Bülk	f. F.	54	54° 27,4′	10° 11,6′
75	Frideriksort	f. F.		54° 23,5′	10° 11′
76	Travemünde	f. F.	115	53° 57,7′	10° 52,6′
77	Warnemünde	f. F., 8 Meilen sichtbar.		54° 10,3′	12° 5′

2. Bekanntmachung d. K. Reg. zu Stettin vom 7. Novbr. 1844, die Bezeichnung des Uecker-Fahrwassers an der Mündung desselben betr.

Um die Gefahr zu beseitigen, welcher die durch das kleine Haff aus See zurückkehrenden und mit der Wasserstraße nicht ganz genau bekannten Schiffer mit ihren Fahrzeugen bei dem Aufsuchen der Ueckermündung bisher ausgesetzt gewesen sind, haben wir zur Bezeichnung des Uecker-Fahrwassers an der Mündung desselben ins kleine Haff eine Leuchtbaake errichten lassen, deren Laterne, welche bereits am 18. v. Mts. angezündet worden ist, für die Dauer der Schifffahrt von einbrechender Dunkelheit an erleuchtet sein wird. Wir bringen dies mit dem Bemerken hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß das Licht der Baake bei klarer Witterung nach O. und NO. zu auf ca. 1¾ Meilen sichtbar ist, so daß die aus diesen Gegenden ansegelnden Schiffe dasselbe schon erblicken werden, wenn sie den Rapziner Haken passirt haben. Von hier ab müssen die Fahrzeuge W. steuern, sie werden sodann das volle Licht der Baake vor sich haben und ohne Gefahr in die Mündung der Uecker einlaufen können. Für die aus W. und NW., also von

Elb und Bock herkommenden Schiffe und Fahrzeuge ist dagegen das Licht der Baake in Folge ihrer Stellung und der Einrichtung des einzelnen Reflektors nicht früher sichtbar, als bis sie sich in der Nähe der Uecker befinden.

Stettin, den 7. November 1843.

Königliche Regierung. Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt 1844 Nr. 48 S. 339.)

3. Das Strafgesetzbuch v. 14. April 1851 — §. 302 — bestimmt hinsichtlich der Strafe der Beschädigung der zur Sicherheit der Schifffahrt bestimmten Einrichtungen Folgendes:

Wer vorsätzlich die zur Sicherung der Schifffahrt bestimmten Feuerzeichen oder andere zu diesem Zwecke aufgestellte Zeichen zerstört, wegschafft oder unbrauchbar macht, oder dergleichen Feuerzeichen auslöscht, oder falsche Zeichen, welche geeignet sind, die Schifffahrt unsicher zu machen, aufstellt, insbesondere zur Nachtzeit auf der Strandhöhe Feuer anzündet, welches die Schifffahrt zu gefährden geeignet ist, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Ist in Folge der Handlung ein Schiff gestrandet, so tritt Zuchthaus von zehn bis zu zwanzig Jahren, und hat dadurch ein Mensch das Leben verloren, die Todesstrafe ein.

Liegt der Handlung Fahrlässigkeit zum Grunde, und ist dadurch ein Schaden entstanden, so ist auf Gefängniß bis zu sechs Monaten, und wenn in Folge der Handlung ein Mensch das Leben verloren hat, auf Gefängniß von zwei Monaten bis zu zwei Jahren zu erkennen.

B. Die Anwendung farbiger Lichter bei Segel- und Dampfschiffen.

Die endlose Masse von Unglücksfällen, verursacht durch die bedeutende Zunahme der Dampfschifffahrt in England, veranlaßten die dortige Regierung bei dem Mangel eines angemessenen und gleichförmigen Systems der Nachtlichter, zum Erlaß von Verordnungen über die Anwendung farbiger Lichter an Dampf- und Segelschiffen. In Uebereinstimmung hiermit ist Seitens des K. Minist. f. Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten unterm 9. Juli 1853 folgende Bekanntmachung erlassen [1], nach welcher sich alle Preuß. Schiffer zu achten haben.

Nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen — Allg. Land-Recht Thl. II. Tit. 8. §. 1496 — ist jeder Schiffer bei eigner Vertretung schuldig, er mag unter Segel oder vor Anker sein, die Schiffsleuchte bei Nacht aufzustecken.

Die Erfahrung der seefahrenden Nationen hat gezeigt, daß, um die Gefahren zu verhüten, welche sich aus der vermehrten Benutzung der Dampfschiffe ergeben, es nothwendig ist, bei Segel- und Dampfschiffen verschiedene Systeme der nächtlichen Beleuchtung in Anwendung zu bringen.

In Uebereinstimmung mit denjenigen Vorschriften, welche von andern Regierungen über diesen Gegenstand erlassen worden sind, werden hierdurch zur Ausführung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften über die nächtliche Beleuchtung der Schiffe, folgende Bestimmungen erlassen, nach welchen sich alle Preußischen Schiffer zu achten haben, die mit ihren Fahrzeugen das offene Meer, und die zwischen dem offenen Meere und den Hafenstädten Danzig, Stettin, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Barth belegenen Binnengewässer, so wie das frische und kurische Haf befahren, oder darauf vor Anker gehen — in sofern nicht für den Ort, an welchem sie sich befinden, abweichende gesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen bestehen.

I. Segelschiffe und Segelfahrzeuge

führen überall, wo eine Begegnung mit andern Fahrzeugen Statt finden kann, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weißes Licht.

Unter Segel ist das Licht an derjenigen Stelle des Schiffes anzubringen, wo es am Besten von andern, sich nähernden Schiffen erkannt werden kann.

---

1) Die K. Reg. in Stettin erließ bereits am 30. April 1833 — Amtsbl. 1833 Nr. 18 S. 83 — ein Publikandum, wonach von jedem Abends oder Nachts in der Oder oder deren Armen segelnden Schiffe bei 1—5 Thlr. Strafe eine Laterne geführt werden sollte. Republ. im Amtsbl. 1839 S. 269.

Vor Anker ist das Licht an der Maststpitze zu befestigen. Es muß so eingerichtet sein, daß es einen hellen klaren Schein nach allen Seiten des Horizonts verbreitet.

II. Dampfschiffe — mit Rädern oder Schrauben — führen

1. so lange sie in der Fahrt sind:
ein helles weißes Licht an der vordersten Maststpitze,
ein grünes Licht auf der Steuerbordseite,
ein rothes Licht auf der Backbordseite.

a) Das weiße Licht am vordern Mast muß so eingerichtet sein, daß es einen gleichmäßigen ungebrochenen Schein über einen Bogen von zwanzig Kompaßstrichen — mithin vom Bugspriet bis zwei Strich hinter den Segelbalken an jeder Seite des Schiffs — verbreitet. Bei Dampfschiffen, welche das offene Meer befahren, muß diese Leuchte in dunklen Nächten bei klarer Luft auf 5 Seemeilen Entfernung sichtbar sein.

b) Das grüne Licht auf der Steuerbordseite, und das rothe Licht auf der Backbordseite, müssen so eingerichtet sein, daß sie einen gleichmäßigen, ungebrochenen Schein über einen Bogen von zehn Kompaßstrichen — vom Bugspriet bis auf zwei Strich hinter den Segelbalken — seitwärts verbreiten. Bei Dampfschiffen, welche das offene Meer befahren, müssen diese beiden Leuchten in dunklen Nächten bei klarer Luft auf zwei Seemeilen Entfernung sichtbar sein.

c) Die farbigen Seitenlaternen sind an der Seite des Schiffsdecks mit mindestens drei Fuß hohen Schirmen zu versehen, so daß das Licht der einen Seite nicht von der andern Seite gesehen werden kann.

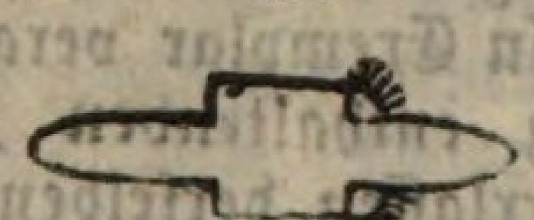
2 Dampfschiffe vor Anker,
führen gleich den Segelschiffen auf der Maststpitze ein helles, nach allen Seiten des Horizonts sichtbares weißes Licht.

Berlin, den 9. Juli 1853.
Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
von der Heydt.

Erklärung
der
Bedeutung der auf den Dampfschiffen anzubringenden farbigen Lichter.

Erste Stellung.

A.



B.

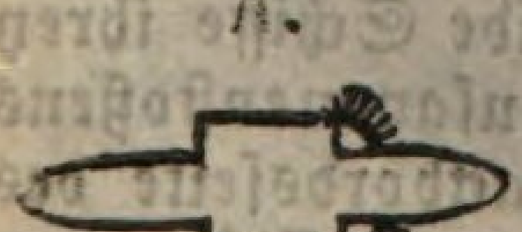


In dieser Stellung sieht der Schiffer A. nur das rothe Licht des Schiffers B. in dessen drei hier angedeuteten Stellungen. A. kann sicher sein, daß B. ihm die Backbordseite zuwendet, und daß er in einer oder der andern Richtung von Steuerbord nach Backbord an ihm vorüberfährt. A. wird daher — wenn er so nahe ist, daß er einen Zusammenstoß fürchtet — mit Sicherheit sein Ruder Backbord legen, und klar werden. B. dagegen wird in allen drei Stellungen das rothe, grüne und Mastlicht von A. in Dreiecksform sehen; er wird daraus entnehmen, daß ein Dampfschiff gerade auf ihn zufährt, und wird danach seine Anstalten treffen.

Es darf kaum bemerkt werden, daß das Mast-Licht in jeder Richtung vorwärts zu sehen ist.

Zweite Stellung.

A.



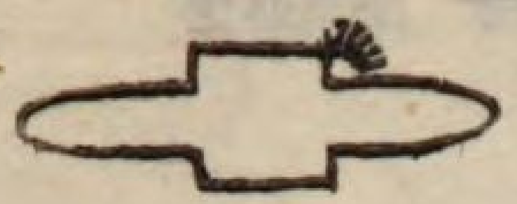
Hier sieht A. nur das grüne Licht von B., und er wird daraus deutlich entnehmen, daß B. nach Steuerbord an ihm vorbeifährt. B. dagegen wird alle drei Lichter von A. sehen, und daraus erkennen, daß ein Dampfschiff gerade auf ihn zusteuert.

B.

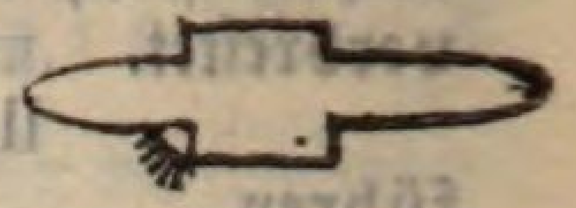


Dritte Stellung.

A.



B.



A. und B. sehen jeder nur das rothe Licht des Andern, indem die grünen Lichter durch die Schirme gedeckt werden. Beide Schiffe fahren daher an einander an den Backbordseiten vorüber.

Vierte Stellung.

A.



B.



Hier sehen beide nur ein grünes Licht, indem die Schirme die rothen Lichter verdecken. Sie fahren sich daher an der Steuerbordseite vorüber.

Fünfte Stellung.

A.



B.



Hier sieht jeder von Beiden beide farbige Lichter des Andern. Beide entnehmen daraus, daß sie gerade aufeinander zufahren, und werden ihre Ruder backbord legen.

C. Das Ausweichen von Schiffen oder das Seestraßenrecht betreffend.

Da es für Preuß. Schiffer bis jetzt an einer allgemeinen gesetzlichen Bestimmung für das Begegnen von Schiffen fehlt, so wird hier wenigstens ein bezüglicher Auszug aus einer Parlamentsakte Englands nachrichtlich mitgetheilt, welche mit dem 1. Jan. 1852 in Wirksamkeit getreten ist [1]).

Der Lord Großadmiral oder die Kommissarien zur Vollstreckung des Amtes des Lord Großadmirals sollen von Zeit zu Zeit Anordnungen treffen in Bezug auf die Anwendung gewisser Lichter für diejenigen Klassen von Fahrzeugen, ohne Unterschied ob Dampf- oder Segelschiffe, und innerhalb derjenigen Oertlichkeit und unter solchen Umständen, wie ihnen dies angemessen scheint; und können dieselben von Zeit zu Zeit widerrufen und verändern; und sollen veranlassen, daß dieselben in der „London Gazette“ und auf andere Weise veröffentlicht werden; und solche Verordnungen sollen an einem bestimmten in jener Zeitung benannten Tage in Wirksamkeit treten; und sie sollen jene Verordnungen drucken lassen, und sollen jedem Rheder oder Schiffsführer, der es wünscht, ein Exemplar verabfolgen lassen; und die Vorzeigung einer eine solche Verordnung enthaltenden Zeitung soll volle Beweiskraft für den Inhalt und das gehörige Erlassen derselben haben; und alle Rheder und Kapitains, oder wer sonst den Befehl über ein Schiff hat, sollen gehalten sein, sich danach zu richten und sollen, so lange dieselben in Kraft sind, solche Lichter und keine andere gebrauchen und zwar zu der Zeit und an den Orten und in der Weise und unter den Umständen, wie dies durch jene Verordnung bestimmt ist; und im Falle einer Fahrlässigkeit soll der Kapitain oder wer sonst den Befehl über ein Fahrzeug führt, oder der Rheder, sobald sich ergiebt, daß derselbe Schuld ist, für jedes einzelne Mal, daß gegen jene Anordnung gefehlt ist, eine Geldstrafe bis zu zwanzig Pfund verwirkt haben: immer unter der Voraussetzung, daß alle die Verordnungen, welche vom besagten Lord Großadmiral oder den Kommissarien zur Vollstreckung des Amtes des Lord Großadmirals in Folge und kraft der mehrerwähnten Parlamentsakten oder einer von ihnen erlassen und in Wirksamkeit waren beim Durchgehen dieser Parlamentsakte, zugleich mit den entsprechenden Strafbestimmungen, fortwährend in Kraft bleiben, als wenn sie auf diese jetzige Parlamentsakte hin erlassen wären, bis zu ihrer Widerrufung.

Regel für das Begegnen von Schiffen.

Sobald ein in irgend einer Richtung segelndes Fahrzeug einem andern begegnet, welches eine andere Richtung verfolgt, und der Kapitain oder wer sonst den Befehl über eines der Fahrzeuge führt, bemerkt, daß falls beide Schiffe ihren Kurs fortliegen, sie sich so nahe kommen, daß Gefahr wegen Zusammenstoßens eintritt, so soll er das Ruder nach Backbord legen, um an Backbordsseite des andern Fahrzeugs vorüberzufahren, mit der nöthigen Rücksicht auf Ebbe und

---

1) Siehe A. Breusing's Monatsschrift für den deutschen Seemann. 1852. Bremen bei J. G. Heyse.

Fluth, und die Lage des Fahrzeugs und die etwaigen Gefahren im Fahrwasser, und, was Segelschiffe betrifft, auch darauf, daß man das Schiff in seiner Macht behält; und der Kapitain eines Dampfbootes, welches einen Fluß oder ein enges Fahrwasser befährt, soll soviel als möglich diejenige Seite des Fahrwassers oder der Straßenmitte halten, welche an Steuerbordsseite seines Fahrzeuges liegt, und sollte der Kapitain oder wer sonst den Befehl über das Dampfsboot hat, diese Anordnungen oder eine von ihnen nicht beachten, so soll er für jede Uebertretung eine Geldstrafe bis zu funfzig Pfund verwirkt haben.

Die vorstehenden Regeln und verzeichneten Beispiele geben für den Fall, der unter die Regel des Trinityhauses fällt, wo zwei Dampfboote dieselbe Richtung haben, keinen Aufschluß, wie das langsame dem rascheren vorbeifahren soll. Alle Beispiele beziehen sich auf Fahrzeuge, deren Wege sich in verschiedener Richtung kreuzen; aber augenscheinlich fehlt etwas, um den gefährlichen Folgen des Jagens vorzubeugen, wenn Fahrzeuge, besonders in engen Straßen, dieselbe Richtung haben, wie überhaupt zu verhindern, daß das eine auf irgend eine Weise mit dem andern in Berührung kommt. Die folgende Regel ist von Mr. Chapman vorgeschlagen:

„Wenn sich Dampfboote einander nähern, die unter Dampf in derselben Richtung aber mit verschiedener Geschwindigkeit fahren, so soll das langsamere seinen Kurs fortliegen, ohne dem schnellern die Fahrstraße zu sperren; das raschere Fahrzeug soll bei seiner Annäherung an das langsamere, dieses nicht zwingen, seinen Kurs zu verändern, um das Zusammenstoßen zu vermeiden; und wenn es vorbeigefahren ist, nicht die Fahrstraße des langsameren zu sperren; und auch nicht dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßens hervorrufen, daß es jenem nicht weit genug vorbeifährt, bei Strafe von —."

Dieser Fall ist vorgesehen im vorhergehenden Satze der Parlamentsakte, aber nicht in den Anordnungen, die danach entworfen sind.

Wir fügen noch die Regeln des Trinityhauses hinzu, soweit sich dieselben auf Segel- und Dampfschiffe beziehen, und deren letzte den obigen Fall nicht vorgesehn hat.

Trinityhaus, London, 30. Oktober 1840.

Da die Aufmerksamkeit unserer Korporation auf die zahlreichen, schweren und in einzelnen Fällen mit Lebensverlusten verbundenen Unglücksfälle gelenkt wurde, die eine Folge des Zusammenstoßens von Dampfbooten waren, und es, um einer Wiederholung solcher Unfälle vorzubeugen, unumgänglich nothwendig erscheint, Verfügungen zu erlassen zur Unterweisung und Anleitung derjenigen Personen, welche den Befehl über ein solches Fahrzeug haben, und:

da es eine anerkannte Regel für Segelschiffe ist, daß ein mit günstigem Winde segelndes einem Beidemwinder ausweichen soll;

daß wenn Beide am Winde segeln, das Fahrzeug auf Steuerbordshalsen Kurs halten, dasjenige auf Backbordshalsen abhalten soll, wodurch Beide einander an Backbord vorüberfahren;

daß wenn Beide mit halbem oder raumem Winde segeln, sie einander auf dieselbe Weise an Backbordsseite vorüber segeln sollen; zu welchem Zwecke in den beiden letzten Fällen das Ruder nach Backbord gelegt werden soll.

Und da Dampfboote betrachtet werden können als Segelschiffe mit günstigem Winde und den Fahrzeugen, die über dem einen oder andern Bug bei dem Winde segeln, ausweichen müssen, so handelt es sich nur noch um eine Vorsichtsmaßregel für den Fall, daß sie einem andern Dampfer oder einem raumschotssegelnden Schiffe begegnen.

In Erwägung dessen und mit Rücksicht auf vorerwähnten Gegenstand, hat diese Behörde für gut befunden, folgende Regel aufzustellen und zu veröffentlichen, welche, wie nach Benehmung mit den Lords Kommissarien der Admiralität die Aeltesten befunden haben, von den zu Ihrer Majestät Dienst gehörigen Dampfbooten schon angenommen ist; und sie kann allen den Personen, welche den Befehl über ein Dampfboot führen, die Angemessenheit und dringende Nothwendigkeit, sich streng daran zu halten, nicht ernst genug ans Herz legen.

Regel.

Wenn Dampfboote auf verschiedenen Kursen es durchaus nicht vermeiden können, einander so nahe kommen, daß sie bei Fortsetzung ihrer bezüglichen Kurse Gefahr laufen, mit einander zusammenzustoßen, so soll jedes Fahrzeug das Ruder nach Backbord drehen, um auf diese Weise allemal an Backbordsseite des anderen vorbeizufahren.

Ein Dampfboot, welches einem andern in einem engen Fahrwasser begegnet, muß dasselbe beim Vorüberfahren allemal auf Backbordsseite lassen.

Auf Befehl: J. Herbert, Schriftführer.

D. Das Lootsenwesen.

1. Der §. 51 der Allg. Gew.-Ordn. v. 17. Jan. 1845 bestimmt, daß das Geschäft der See- und Binnenlootsen nur von solchen Personen betrieben werden darf, welche von den verfassungsmäßig dazu befugten Staats- oder Kommunalbehörden angestellt sind.

Ueber die Befähigung und Prüfung der Seelootsen ist das Reskr. des K. Fin.-Min. v. 15. Oktbr. 1840 [1]) ergangen, auf welches auch hier verwiesen werden muß.

Für die Lootsen bestehen besondere Lootsen-Ordnungen, welche größtentheils bei den Hafen-Ordnungen mitgetheilt sind, auf welche, so wie wegen der Lootsengelder, auf die Abtheilung, die Schifffahrts-Abgaben betr., hingewiesen wird.

2. Das A. L.-R. Thl. II. Tit. 8. §. 1497 bestimmt hinsichtlich der Verpflichtung der Schiffer zur Annahme eines Lootsen Folgendes:

Außer dem höchsten Nothfalle muß er (der Schiffsführer) bei eigener Vertretung nicht ohne die dazu bestellten Piloten oder Lootsen ein- und aussegeln; dem Piloten im Ein- und Ausbringen des Schiffes das Kommando lediglich überlassen; auch sein Schiffsvolk anhalten, demselben in allen Stücken, besonders bei Regierung des Ruders und der Segel genau zu folgen.

Die Bestimmung hinsichtlich der Verpflichtung zur Annahme von Lootsen ist in die für die Preuß. Ostseehäfen ergangenen verschiedenen Polizei-Ordnungen — siehe diese — übergegangen. Auf den Grund des nachfolgend ad 3 mitgetheilten Gesetzes v. 9. Mai 1853, betr. die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern, sind jedoch einzelne Befreiungen von der Verpflichtung zur Bedienung der Hülfe der Lootsen eingetreten. Die deshalb erlassenen Polizei-Verordnungen der bezüglichen K. Regier. sind, so weit solche bereits erlassen worden, als Ergänzungen der Hafen-Ordnungen mitgetheilt.

3. Das Gesetz v. 9. Mai 1853 betr. die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinz Pommern lautet:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c, verordnen, mit Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1.

In den Provinzen Preußen und Pommern sollen die Fälle, in welchen die Schiffer bei dem Besuche der Häfen bei dem Auslaufen aus denselben und bei der Befahrung der Binnengewässer einer Begleitung durch Lootsen sich bedienen müssen, von den Bezirks-Regierungen durch polizeiliche Verordnungen festgestellt werden.

§. 2.

Die Strafe, welche von den Regierungen für die Uebertretung ihrer polizeilichen Anordnungen in Betreff des Lootsenzwangs (§. 1.) festzusetzen ist, soll in Geldbuße bis zu 50 Thlr. oder in Gefängniß bis zu sechs Wochen bestehen.

§. 3.

Eine unbedingte Verpflichtung des Schiffers zum Schadenersatze wegen unterlassener Annahme von Lootsen im Inlande tritt nur in denjenigen Fällen ein, in welchen durch die polizeilichen Verordnungen der Bezirks-Regierungen (§. 1.) die Annahme eines Lootsen vorgeschrieben ist.

---

1) Beilage zum Stett. Amtsbl. 1840 Nr. 37 S. 185.

§. 4.

Mit Eintritt der Gesetzkraft einer polizeilichen Verordnung der Bezirks-Regierung (§. 1.) verlieren die ihr entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmungen von Rechtswegen ihre Wirkung.

§. 5.

Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich 2c. Gegeben Potsdam, den 9. Mai 1853.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer. v. Westphalen.
v. Bodelschwingh. v. Bonin.

4. Hinsichtlich der Befreiung der zur K. Marine gehörigen Kriegsfahrzeuge ist zu bemerken, daß nach dem Reskr. des K. Min. für Handel, Gew. u. öffentl. Arb. v. 13. Jan. 1852 — IV. 15, 295 — mit dem K. Kriegs-Min. eine Verständigung dahin Statt gefunden hat, daß die durch die verschiedenen Hafen- und Schifffahrts-Polizei-Ordnungen den Führern von Handelsschiffen auferlegte Verpflichtung, beim Ein- und Auslaufen aus den Häfen und beim Befahren der als lootsenpflichtig bezeichneten Binnengewässer Lootsen an Bord zu nehmen, auf die zur Königl. Marine gehörenden Kriegs-Fahrzeuge und die zum Dienst für die Königl. Marine herangezogenen Privatfahrzeuge, so lange sie von Offizieren der Königl. Marine geführt werden, sich nicht erstrecken soll.

Titel IX.

Vorschriften über den Wassertransport von Schießpulver durch die Militairbehörden und Privatpersonen.

1. Die Königl. Ministerien f. Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten, d. Innern u. d. Krieges haben unterm 12. April 1852 über das bei Versendung des Schießpulvers Seitens der Militairbehörden zu beobachtende Verfahren Vorschriften erlassen, von denen die §§. 32—52, welche die Pulverversendungen zu Wasser betreffen, nachstehend mitgetheilt werden.

§. 32. Die gute Beschaffenheit der Kähne und Schiffe, sowie die Belastung derselben kann zwar nach §. 2 zuverlässigen Unternehmern, wenn diese Kaution gestellt haben, nach Ermessen der absendenden Behörde überlassen werden, diese hat sich aber, wenn der Schiffer nicht als zuverlässig bekannt ist und keine Kaution leisten kann, unter alleiniger Verantwortlichkeit, von der Güte der Fahrzeuge und deren Ladungsfähigkeit mit Rücksicht auf den zur Zeit stattfindenden Wasserstand zu überzeugen. Den Einladeplatz kann der Schiffer wählen, derselbe muß jedoch so beschaffen sein, daß die Wassertiefe gestattet, die Kähne möglichst nahe an das Ufer zu stellen, das Einladen bequem und nahe am Ufer hinreichender Raum zum Aufstellen des in Tonnen verpackten Pulvers vorhanden ist.

§. 33. Beim Verladen der Kähne und Schiffe ist den Pulvertonnen durch Unterlagen und Widerlagen eine feste und gegen Nässe gesicherte Lage zu geben. Mehr als 5 Lagen Pulvertonnen oder 3 Lagen Patronenfässer dürfen ohne Zwischenverdeck nicht über einander gelagert werden. Sind andere Güter mit zu verladen, die jedoch nicht aus leicht Feuer fangenden Gegenständen bestehen dürfen, so muß für das Pulver ein besonderer Raum abgeschlagen, oder dasselbe auf die Mitfracht obenauf geladen werden. Ob an demselben Einladungsplatze 1 oder mehrere Schiffe gleichzeitig zu beladen sind, hat die absendende Behörde nach der Menge des zu verladenden Pulvers und den sonst stattfindenden Verhältnissen zu bestimmen.

Jedem mit Pulver beladenen Fahrzeuge sind: 1 bis 2 Pulvertragen, 1 bis 3 leere Pulvertonnen, einige Tonnenreifen, 1 Schlägel und Antreiber, Filzschuhe und Haardecken beizugeben, und muß dasselbe zum Schutz gegen Regen mit einem guten Bretterdach versehen werden.

Endlich ist jedes der beladenen Fahrzeuge mit einer schwarzen Flagge, auf welcher sich ein weißes P von 1½ Fuß Höhe befindet, von solcher Größe und in solcher Höhe angebracht zu versehen, daß die Ladung mi Pulver schon in der

Ferne erkannt werden kann. Damit diese Flagge aber auch bei windstillem Wetter die volle Fläche zeigt, ist es nothwendig, dieselbe durch angemessene Mittel stets ausgespannt zu erhalten.

§. 34. Bei der Uebernahme der beladenen Schiffe gilt dasselbe, was bei Versendungen zu Lande §. 7 [1]) vorgeschrieben worden. Das Begleit-Kommando, von solcher Stärke, daß jedes Fahrzeug 2 Mann erhalten kann, wird gleichmäßig vertheilt; der Kommandoführer behält einen Unteroffizier bei sich, und postirt einen zweiten auf das letzte Fahrzeug.

§. 35. Die Begleitungs-Mannschaften haben mit der größten Aufmerksamkeit und Strenge zu wachen, daß auf den mit Pulver beladenen Fahrzeugen weder Feuer noch Licht angemacht, noch Tabak geraucht wird. Da in dieser Beziehung die größte Vorsicht nöthig ist, so werden sowohl dem Schiffsvolke als der militairischen Begleitung die Tabakspfeifen, Cigarren und Feuerzeuge abgenommen. Der Offizier nimmt diese Gegenstände in seine Kajüte in sicheren Verwahrsam, in einem irdenen Topfe 2c., und überzeugt sich sorgfältig, daß Nichts zurückbehalten wird.

Wenn die treidelnden Mannschaften, wie oft geschieht, in die mit Pulver beladenen Kähne aufgenommen werden müssen, so ist ganz besonders darauf zu sehen, daß diese Leute nicht etwa die brennenden Pfeifen in die Tasche stecken und damit die Pulverschiffe betreten.

Wenn die Schiffe des Abends anlegen, können die Pfeifen 2c. an dem zum Kochen bestimmten Platze an die Leute wieder vertheilt werden, sie sind ihnen jedoch beim Zurückkehren abermals abzunehmen und zu verwahren.

§. 36. Auf der Fahrt müssen die Kähne wenigstens 500 Schritt von einander entfernt bleiben, entsteht daher bei einem oder dem andern Kahne ein Aufenthalt, so müssen die folgenden davon sogleich benachrichtigt werden, und dürfen sich nur bis auf die angezeigte Entfernung jenem nähern.

§. 37. Begegnen dem Transporte andere Schiffe oder Holzflöße, oder muß derselbe bei dergleichen am Ufer angelegten vorbei, so sind deren Führer gesetzlich zwar schon verpflichtet, beim Anblick der schwarzen Flagge alles Feuer, was sich auf denselben oder in ihrer Nähe am Ufer befindet, sogleich auszulöschen, zur sicheren Ueberzeugung aber, daß dies auch geschieht, muß sogleich ein Unteroffizier vorausfahren, das Annähern der Pulverschiffe anzeigen und die fremden Schiffsleute zur augenblicklichen Befolgung des Gesetzes auffordern.

Nähert sich dem Transporte ein Dampfschiff, so ist nachzusehen, ob die nach § 33 angebrachte Flagge sich auch noch in solcher Lage befindet, daß sie von dem Dampfschiffe wahrgenommen werden kann, damit dieses möglichst auszuweichen im Stande ist; auch ist dahin zu trachten, das Dampfschiff nicht *unter* dem Winde, sondern *über* demselben, d. h. *an der Seite* zu passiren, *woher der Wind kommt*, damit der aus der Röhre des Dampfschiffes kommende Rauch mit den möglicherweise darin befindlichen Funken, nicht auf das Pulverschiff niederschlage.

§. 38. Bei Annäherung eines Gewitters müssen die Kähne sogleich in der Entfernung, in welcher sie sich auf der Fahrt gehalten haben, anlegen und wenn es leicht und ohne Gefahr ausführbar ist, die Masten niederlassen. Das Anlegen muß aber weder in der Nähe von bewohnten Orten noch von hohen Bäumen, sondern wo möglich in einer freien offenen Gegend geschehen. Nur erst, wenn das Gewitter und die zu besorgende Gefahr vorüber ist, wird die Fahrt in der vorigen Art fortgesetzt.

§. 39. Wenn ein Kahn des niedrigen Wasserstandes wegen gelichtet werden muß, so ist beim Aus- und Einladen des Pulvers außer der Vorsicht zur Verhütung der Zündung, auch darauf zu achten, daß das Pulver nicht naß werde. Erhält der Kahn einen Leck, so muß er, unter Beobachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßregeln sogleich ausgeladen, das Pulver auf einen trockenen Fleck am Ufer gebracht, und, wenn sonst keine anderen Hülfsmittel vorhanden sind, es trocken und sicher unterzubringen, auf ausgebreitete Segeltücher gelegt, so lange die Ausbesserung des Kahns währt, mit dergleichen Tüchern bedeckt und ein Kommandirter dabei zur Wache gestellt werden. Ist die Beschädigung von der Art, daß zu ihrer Ausbesserung mehrere Tage erforderlich sind, so muß entweder ein anderer besserer Kahn zur Aufnahme des Pulvers angeschafft, oder aber die nächste Ortsbehörde ersucht werden, ein abgelegenes unbewohntes Gebäude, z. B. eine

---

1) nach welchem der kommandirende Offizier sich von dem Bestande des Transports überzeugen und jede einzelne Ladung zu notiren hat.

Scheune, zur einstweiligen Unterbringung des Pulvers zu überlassen. Die Instandsetzung des Kahns darf, wegen des gewöhnlich dazu nöthigen Feuers, nicht in der Nähe des Pulvers vorgenommen werden.

§. 40. Muß der Transport durch eine Festung oder offene Stadt, so ist in Betreff der Anmeldung desselben, wie bei den Land-Transporten, §. 15 [1]) zu beobachten. Die von der Ortsbehörde zu treffenden Anordnungen bestehen u. a. darin, daß die Passage auf dem Fluß ganz frei gemacht und auf den am Ufer liegenden Schiffen, oder am Ufer selbst kein Feuer sein darf. Die Brücken, durch welche die Pulverkähne fahren, müssen gesperrt werden, damit nichts über dieselben passire oder sich darauf befinde, während die Kähne durchfahren und dergleichen mehr.

Auch hier muß der Transport so lange in einer Entfernung von wenigstens 500 Schritten vom Orte anhalten, bis die Meldung zurückgekommen, daß alle erforderlichen Anordnungen getroffen sind, und der Transport ohne Aufenthalt durchgehen kann. Dessenungeachtet muß, wo es zulässig ist, auf jedem Ufer ein Unteroffizier oder Kommandirter dem Transporte eine Strecke vorausgehen, um sich zu überzeugen, daß diese Maßregeln getroffen sind.

§. 41. Sind Schleusen oder Schiffbrücken zu passiren, so muß ein Unteroffizier frühzeitig genug vorausgeschickt werden, um den Schleusen- oder Strommeister mit Angabe der Zahl der Kähne und ihrer ungefähren Größe, von der Ankunft des Pulver-Transports zu benachrichtigen. Dieser muß dann sogleich Anstalt treffen, daß die Pulverkähne unaufgehalten und vorzugsweise durchgeschleust und geschifft werden.

Um den gefährlichen Transport in kürzester Zeit durch die Schleusen zu bringen, müssen gleichzeitig so viel Pulverschiffe, als die Schleuse aufnehmen kann, durchgeschleust werden; es ist aber nicht zu gestatten, andere, mit Privatgütern beladene Schiffe, mit Pulverschiffen zugleich durchzuschleusen. Besteht der Pulver-Transport aus so viel Schiffen, daß derselbe nicht auf einmal durchgeschafft werden kann, so müssen die zurückbleibenden, bis die Reihe an sie kommt, in einer Entfernung von wenigstens 500 Schritt von der Schleuse oder der Schiffbrücke und die einzelnen Pulverschiffe eben so weit von einander entfernt, anhalten. Liegen vor der Schleuse oder Schiffbrücke andere Schiffe, so müssen die Pulverschiffe von jenen, bis ihr Durchschiffen beginnt, in derselben Entfernung und Ordnung, wie vorhin in Bezug auf die Schleuse rc. angegeben worden ist, anhalten, und darf der Pulvertransport erst dann zum Durchschleusen in Bewegung gesetzt werden, wenn von dem vorausgeschickten Unteroffizier die Meldung eingeht, daß der Weg, bezüglich des Auslöschens des Feuers in den anliegenden Schiffen und Wohnungen, des Tabakrauchens rc. gesichert, und von der Ortspolizei bewacht ist.

§. 42. Gelangt der Transport an eine Eisenbahnlinie, um diese zu durchschneiden, so hält derselbe in der Entfernung von 400 Schritt vom Durchschnittspunkte an und die Pulverschiffe schließen auf. Der Kommandoführer verhält sich nun nach Vorschrift des §. 16 und setzt den Transport aufgeschlossen, nach Maßgabe der Anzahl der Schiffe ganz oder getheilt, in Bewegung, wenn bis zur Ankunft des nächsten Dampfwagenzuges wenigstens noch eine halbe (½) Stunde Zeit bleibt. Nähert sich der Transport der Eisenbahn auf 400 Schritt und darunter, ohne sie zu durchschneiden, so findet weder ein Halten noch Aufschließen der Schiffe statt, sondern derselbe setzt seinen Weg, ohne Rücksicht auf die Länge der Annäherungsstrecke, unverweilt fort. Sind Koaks-Oefen in größerer Nähe als 400 Schritt zu passiren, so wird, wie §. 16 vorgeschrieben [2]), verfahren.

§. 43. Wenn die Kähne Abends an Ufer legen, um zu übernachten, so müssen sie stets 150 bis 200 Schritt unter sich und nicht unter 1000 Schritt von bewohnten Orten entfernt bleiben. Die Schiffsmannschaft kann sich dann ans Land begeben, um sich Speise zu bereiten. Der dazu zu wählende Platz muß aber windabwärts von dem Kahne, und wenigstens 200 Schritt davon entfernt sein. Auf jedem Fahrzeug bleibt ein Kommandirter zur Wache und giebt Acht, daß sich Niemand demselben nähere.

§. 44. Auf Dampfschiffen darf kein Pulver verladen und transportirt werden.

§. 45. Bei Ankunft des Transports an seinem Bestimmungsorte ist ganz dasselbe zu beobachten, was §. 23 und §. 24 bei Land-Transporten vorgeschrieben ist [3]).

---

1) nach welchem ein Unteroffizier zeitig an den Kommandanten oder die Ortsbehörde zur Veranlassung der nöthigen Sicherheitsmaßregeln gesendet werden muß.

2) Die Oefen müssen geschlossen bleiben und dürfen keine Koaks herausgenommen werden, auch sollen die bereits herausgenommenen gelöscht werden.

3) zeitige Meldung, Anweisung des Abladeplatzes, genaue Untersuchung der Tonnen rc.

§. 46 Bei Pulver-Versendungen zur See, wo der Schiffs-Kapitain verpflichtet ist, für die gute Erhaltung und den sicheren Transport der auf seinem Schiffe zu verladenden Gegenstände Sorge zu tragen, ist demselben auch die Vertheilung der Last im Schiffsraume, die Verpackung und überhaupt die ganze Anordnung zur Sicherheit des Pulvers zu überlassen; er wird hierbei durch den, dem Transport mitgegebenen Offizier, in Beziehung auf Vermeidung der Gefahr beim Aus- und Einladen sowohl, als während des Transports, wie auch in Beziehung der Sicherung des Pulvers gegen Feuer und Nässe, unterstützt.

§. 47. Beim Beladen des Schiffs ist dasselbe wie bei den zum Transport auf Flüssen bestimmten Kähnen zu beobachten; da indessen die Seeschiffe mehr den Schwankungen ausgesetzt sind, so muß besonders auf eine sehr feste Lage der Tonnen gesehen werden, welche durch zweckmäßig angebrachte keilförmige Holzwiderlagen zu bewirken ist.

Sollte die Höhe des Schiffsraumes oder die Menge des unterzubringenden Pulvers die Lagerung von mehr als 5 — 6 Tonnen übereinander nothwendig machen, so wird ein, einige Zoll über der 5ten Tonnenreihe und auf Säulen, die gehörig auf dem Schiffsboden befestigt sind, ruhendes festes Balkenlager angebracht, auf welches die übrigen Tonnen noch gelagert werden.

Jedem beladenen Seeschiffe sind 2 Pulvertragen, einige leere Pulvertonnen, Tonnenreifen, kleine messingene Nägel, Faßbinderzeuge, Filzschuhe und Haardecken mitzugeben.

§. 48. Sollten noch mehrere Güter außer dem Schießpulver in den Schiffsraum verladen werden, so muß letzteres, wenn es irgend möglich ist, in einem durch eine Bretterwand abgesonderten Raume, gegen jede äußere Gefahr gesichert und zweckmäßig verpackt untergebracht werden. Erlauben aber die Bauart des Schiffes, oder die anderweitig zu verladenden Gegenstände, die Absonderung nicht, so müssen die letzteren zuerst, so eingeladen werden, daß sie unten liegen, ein festes Lager bilden, welches erforderlichen Falles durch Anbringung einer Balkenlage, Bretter ꝛc. noch mehr zur festen Lagerung der untersten Tonnenreihe zubereitet wird. Die mit dem Schießpulver in einem und demselben Raume zu verladenden Gegenstände dürfen jedoch unter keinen Umständen Feuer erzeugende sein, als z. B. Eisen, ungelöschter Kalk, Oel, Hanf und dergleichen.

§. 49. Ueber dem Steuerruder oder an einem der Masten wird an einer in horizontaler Richtung befestigten Stange, eine schwarze Flagge angebracht, auf welcher sich ein weißes großes P befindet.

§. 50. Da die Schiffsmannschaft während der Dauer der Seereise das Schiff nicht verlassen kann, um sich warme Speisen zu bereiten, so muß es derselben gestattet werden, auf dem Schiff das zum Kochen nöthige Feuer zu unterhalten. Zur Vermeidung von Gefahr ist auf die gute Beschaffenheit des Feuerheerdes (Ofens) so wie auf das Feuer selbst eine besondere Aufmerksamkeit zu verwenden. Letzteres darf nur mäßig durch eine Holzart unterhalten werden, welche beim Brennen nicht Funken sprüht; der Schiffskoch und ein wachthabender Kommandirter müssen, während das Feuer brennt, beständig bei dem Feuerheerde bleiben, worauf der Offizier oder ein Unteroffizier ein wachsames Auge haben müssen.

Das Pulver muß von dem Feuerheerde so weit als möglich entfernt untergebracht sein.

Während des Ein- und Ausladens des Pulvers darf sich dagegen kein Feuer auf dem Schiffe befinden, eben so wenig darf während des Transports außerhalb der Kajüte Tabak geraucht werden, weshalb jeder mit einer Tabakspfeife versehene Kommandirte, Matrose ꝛc. auf das Strengste zu verpflichten ist, die Tabakspfeife niemals aus der Kajüte herauszunehmen. Das Rauchen von Cigarren ist gänzlich zu untersagen, und hat in dieser Beziehung der kommandirende Offizier in Gemeinschaft mit dem Schiffs-Kapitain dafür zu sorgen, daß die Begleitungs-Mannschaft und die Matrosen, sowohl bei der Abfahrt als beim Wiederbetreten des Schiffes nach etwaigem Landen, sorgfältig überwacht und revidirt werden. Werden hierbei Cigarren vorgefunden, so sind diese den Leuten abzunehmen und unter sicherem Verschluß während der Fahrt zu verwahren.

Anmerkung. Bei allen Pulver-Transporten zur See ist der Unternehmer kontraktlich zu verpflichten, für die Beköstigung der Begleitungs-Mannschaft Sorge zu tragen.

§. 51. Wenn der Pulver-Transport fremde Staaten berührt, so wird das Kommando sich an der Grenze so genau als möglich mit den daselbst für Pulver-Transporte gegebenen Bestimmungen bekannt machen und nach denselben verfahren, wobei jedoch die diesseitigen gegebenen Vorschriften, in sofern solche die Vor-

sichtsmaßregeln noch mehr ausdehnen und schärfer stellen, nicht als aufgehoben betrachtet, sondern ebenfalls beobachtet werden müssen.

§. 52. Bei Landungen, beim Passiren der Kanäle, beim Ausbessern des Schiffs, bei der Ankunft und beim Ausladen sind übrigens dieselben Vorsichtsmaßregeln zu beobachten, wie solche im vorigen, beim Transport auf Flüssen, angegeben sind.

(Min.-Bl. d. i. V. 1852 Nr. 8. S. 223 ff.)

2. Verordn. der K. Regier. zu Stettin über das Verfahren bei Versendung von Schießpulver durch Privatpersonen v. 8. Jan. 1846.

Bei dem Transport des für Rechnung von Privatpersonen versendeten Schießpulvers werden nicht diejenigen Sicherheitsmaßregeln beobachtet, welche zur Abwendung der Gefahr erforderlich sind, und verordnen wir daher auf Grund der deshalb bestehenden Bestimmungen und zur näheren Ausführung derselben mit Genehmigung des K. Ministerii des Innern Folgendes:

1) Schießpulver muß zur Verhütung des Streuens in dichten, mit hölzernen Nägeln wohl verzwickten Fässern versendet werden, gleichviel, ob die Versendung zu Wasser oder zu Lande geschieht.

2) Ein Jeder, welcher Schießpulver in größerer Menge als zehn Pfund versendet, ist verpflichtet, darüber einen Frachtbrief auszustellen, welchen der Führer des Schiffsgefäßes oder des Fuhrwerkes der Polizei-Behörde des Absendungsortes zur Visirung und event. zur Kenntnißnahme von der ordnungsmäßigen Verpackung, und demnächst der Polizei-Behörde jedes Ortes, welchen er auf der Fahrt berührt, bevor er in denselben einfährt, vorzulegen hat.

3) Beim Auf- und Abladen und beim Verpacken des Schießpulvers ist die größte Vorsicht zu beobachten und besonders die Reibung oder das Herabgleiten der Fässer zu vermeiden. Deshalb müssen diese stets gehoben und nicht geschoben, auch nicht gerollt, sondern jederzeit getragen werden. Desgleichen dürfen sie nicht auf die bloße Erde, sondern müssen auf Decken gelegt werden.

4) Kein Schiffer oder Fuhrmann, welcher Schießpulver geladen hat, darf Tabak rauchen, und dies eben so wenig seinen Knechten oder anderen, auf seinem Gefäß oder Fuhrwerk befindlichen Personen, für welche er verantwortlich bleibt, gestatten. Jeder einzelne Kontraventionsfall soll mit Fünf Thaler an Gelde oder achttägigem Gefängniß bestraft werden.

Noch weniger darf auf einem Schiffe, welches Schießpulver geladen hat, Feuer oder Licht angemacht werden. Der Schiffsführer, welcher dies zuläßt, soll für jeden einzelnen Fall mit Zehn Thaler an Gelde oder vierzehntägigem Gefängniß bestraft werden.

5) Zur Zeit eines Gewitters dürfen die Fuhrleute, welche Pulver geladen haben, weder in Städte noch in Dörfer einfahren, sondern müssen im freien Felde und wenigstens gegen Tausend Schritte von Wohnörtern und anderen Gebäuden entfernt bleiben. Die mit Pulver beladenen Schiffe aber müssen gleich an das Ufer, wo keine Häuser in der Nähe sind, anlegen und so lange verweilen, bis das Gewitter vorüber ist.

6) Der eine Pulverladung führende Fuhrmann muß einen Jeden, der ihm Tabak rauchend begegnet, anständig erinnern, die Pfeife oder Cigarre wegzustecken, und deshalb dem Wagen selbst vorausgehen oder einen Knecht vorausgehen lassen. Ebenso hat sich ein Jeder, der einem solchen Wagen begegnet, in der Nähe desselben des Tabakrauchens und Feueranschlagens zu enthalten.

7) Es darf kein Schießpulver durch eine Stadt verfahren, sondern muß um die Stadt, oder, insofern dies nicht möglich ist, auf dem kürzesten und gefahrlosesten Wege durch die Stadt, ohne anzuhalten, nach Anweisung dre Polizeibehörde transportirt werden. Im Fall das Pulver zum weitern Transport in der Stadt verbleibt, muß dasselbe in das dazu vorhandene Magazin, oder in dessen Ermangelung an einen andern sichern Ort außerhalb der Stadt und entfernt von Gebäuden gebracht werden, auch unter Aufsicht eines Wächters bleiben.

8) Geschieht die Versendung zu Wasser, so darf das Pulver nicht auf der gewöhnlichen Schiffs-Anlande verladen, sondern es muß in der zu §. 7 angegebenen Art, so daß die Stadt so wenig als möglich berührt wird, zu Schiffe gebracht werden.

9) Hat dasselbe Schiffsgefäß noch andere Güter geladen, so muß das Schießpulver oben aufgepackt, zur Verhütung des Reibens Faß für Faß mit Stroh umwickelt und noch überdies von den übrigen Waaren durch ein hölzernes Verdeck abgesondert und mit einem dichten Plan verdeckt werden.

10) Kein ganz oder zum Theil mit Pulver beladenes Schiff darf in der Nähe von Gebäuden anlegen. Der Führer eines solchen Schiffes soll außer der gewöhnlichen noch eine schwarze Flagge ausstecken, so oft er sich einer Schiffs-Anlege-Stelle nähert, die daselbst vor Anker liegenden Schiffe von dem Inhalt seiner Ladung voraus benachrichtigen und sie auffordern lassen, ihre Feuer auszulöschen. Auch hat er bei der Ankunft an seinem Bestimmungsorte eine gleiche Meldung vorauszuschicken und das Pulver sofort, und zwar außerhalb der Stadt, auszuschiffen und zur vorschriftsmäßigen Aufbewahrung zu bringen.

11) Damit auch ein Wagen, welcher Pulver geladen hat, sogleich von jedem andern Frachtwagen unterschieden werden kann, muß er auf beiden Seiten des über denselben gespannten Planes mit einem in die Augen fallenden P bezeichnet und gleichzeitig mit einer kleinen schwarzen Flagge versehen werden.

12) Die mit Pulver beladenen Wagen dürfen während des Transportes nicht vor den Gasthäusern oder Schenken aufgefahren werden, sondern müssen beim Anhalten oder Füttern der Pferde dreihundert Schritt von Gebäuden entfernt halten, und zur Nachtzeit außerhalb der Städte und Dörfer auf dreihundert Schritt Entfernung unter Aufsicht eines Wächters bleiben.

13) Ehe die mit Pulver beladenen Wagen in einen Ort fahren, müssen die Fuhrherren einen ihrer Leute vorausschicken und zusehen lassen, ob etwa in der Nähe des zu passirenden Weges ein freistehender Backofen, eine Schmiede oder dergleichen im Gange sei, in welchem Falle der Wagen nicht eher einfahren darf, als bis das Feuer ausgelöscht ist.

14) Ganz unzulässig ist das Geschwindefahren auf gepflasterten oder sonst steinigen Wegen.

15) Kontraventionen wider die obigen Vorschriften sollen, insofern in den einzelnen §§. nicht schon bestimmte Strafen angedroht sind, nach Bewandtniß der Umstände mit einer Geldbuße von Fünf bis Funfzig Thalern, oder mit Gefängniß von 8 Tagen bis 6 Wochen bestraft werden.

Da auch in Erfahrung gebracht worden, daß Kaufleute und Fuhrleute auf ihren Wagen unter den Waaren Pulver zum Verkauf verpacken, solches verheimlichen und ohne alle Vorsicht bei dem Uebernachten und sonstigen Anhalten die Wagen vor den Gasthöfen und Krügen stehen lassen, so werden die Gensdarmen angewiesen, ihre Aufmerksamkeit auf derartige Verladungen zu richten und in vorkommenden Fällen die Orts-Polizeibehörde davon in Kenntniß zu setzen.

Die Herren Landräthe und die Orts-Polizeibehörden aber werden angewiesen, auf die Befolgung dieser Vorschriften streng zu halten, auch dahin zu wirken, daß die Kaufleute, Privatpersonen und Fuhrleute, welche mit Pulver handeln, es versenden oder verfahren, darauf aufmerksam gemacht werden, indem die Nichtbeachtung dieser Vorschriften, auch wenn kein Schaden daraus entstanden, die verordneten Strafen ohne Nachsicht zur Folge hat, und im Falle eines Unglücks nicht allein der Ersatz des Schadens, sondern auch nach §. 1496 Titel 20 Thl. II. Allg. L.-R. eine Verschärfung der sonst verwirkten Strafe eintritt.

(Amtsblatt 1846 Nr. 3 S. 43.)

Titel X.

Vorschriften zur Abwendung der Einschleppung ansteckender Krankheiten durch den Schiffsverkehr.

A. In Betreff der Cholera.

1. Die Allerh. Kab.-Ordre vom 8. Aug. 1835 (G.-S. 1835 S. 240 ff.) enthält folgende Vorschriften:

Bestimmungen für die inländische Schifffahrt.

a) im Allgemeinen.

§. 28. Da die Erfahrung gelehrt hat, daß die Verbreitung der Cholera besonders durch die Schifffahrt befördert wird, so wird in dieser Hinsicht Folgendes festgesetzt:

Für die inländische Flußschifffahrt sind auf denjenigen Wasserstraßen, welche mit Gegenden, worin die Cholera epidemisch verbreitet ist, in direkter Kommunikation stehen, an bestimmten, von den Ober-Präs. zu bezeichnenden Punkten genaue Revisionen des Gesundheitszustandes der auf den Schiffen befindlichen Mannschaft durch die Orts-Polizeibehörden oder andere geeignete, speciell damit beauftragte Beamte, und, wo es möglich ist, unter Zuziehung eines Arztes, anzuordnen.

Jedem, die genannten Wasserstraßen befahrenden Schiffer muß von der Polizeibehörde seines Abgangsortes ein Schein ertheilt werden, in welchem die auf dem Schiffe befindliche Mannschaft verzeichnet und deren Gesundheitszustand angegeben ist, und welcher an jedem Revisionsorte visirt werden muß. Während der Fahrt darf von dem Fahrzeuge Niemand ohne Vorwissen der Polizeibehörde des Orts entlassen werden. Diese kann ihre Erlaubniß dazu nur alsdann ertheilen, wenn sie zu bescheinigen vermag, daß der Entlassene im unverdächtigen Gesundheitszustande sich befindet.

Der Schiffer, der sich ohne oben gedachten Schein auf die Fahrt begiebt oder Jemanden von dem Schiffe ohne polizeiliche Erlaubniß entläßt, verfällt in eine Geldstrafe von 5 bis 10 Thalern oder in 8 bis 14tägige Gefängnißstrafe.

b. in Erkrankungsfällen auf den Schiffen.

§. 29. Wenn auf einem Flußfahrzeuge während der Reise die Cholera ausbricht, so ist der Schiffer oder dessen Vertreter verpflichtet, dies der Polizeibehörde des nächsten Orts, welchen er auf seiner Fahrt zu berühren hat, bei der §. 28. festgesetzten Strafe anzuzeigen, das Fahrzeug selbst aber noch in einiger Entfernung von diesem Orte anzuhalten.

Von Seiten der gedachten Polizeibehörde ist sodann das Schiff sofort zu isoliren und unter Observation zu stellen, auch dafür zu sorgen, daß die Mannschaft mit deren etwanigen Bedürfnissen unter Beobachtung der erforderlichen Vorsichtsmaßregeln versehen werde.

Die Freilassung des Schiffes erfolgt erst, wenn die Krankheit auf demselben gehoben, die Mannschaft sammt ihren Effekten vorschriftsmäßig gereinigt und innerhalb 5 Tagen kein neuer Erkrankungsfall vorgekommen ist, was in dem Scheine des Schiffers attestirt werden muß. In diesen Scheinen der Schiffer muß eine ausdrückliche Anweisung zur Befolgung desjenigen enthalten sein, wozu sie nach diesem und den vorstehenden §§. verpflichtet sind.

Desinfektion der Waaren auf Schiffen und der Schiffe selbst.

§. 30. Die auf einem Fahrzeuge, worauf die Cholera sich gezeigt hat, befindlichen Waaren werden am Ausladeorte, so weit sie mit den Erkrankten in Berührung gekommen sein können, was in jedem einzelnen Falle dem pflichtmäßigen Ermessen der Orts-Sanitätskommission zur Beurtheilung überlassen bleibt, wie solche Gegenstände behandelt, welche sich in der Wohnung eines Cholera-Kranken befunden haben; sie dürfen daher den Empfängern erst nach vorgängiger vorschriftsmäßiger Desinfektion verabfolgt werden, welche, in Ermangelung besonderer Lokale dazu, auf den Schiffen selbst unternommen werden kann. Auch das Schiff selbst muß nach Anleitung der Desinfektions-Instruktion gereinigt werden.

Beobachtungsquarantaine der Seeschiffe und der aus dem Auslande kommenden Flußschiffe.

§. 31. Die von Orten, wo die Cholera herrscht, über die See eingehenden Schiffe werden einer viertägigen Beobachtungsquarantaine unterworfen. Nur in denjenigen Häfen, welche selbst von der Cholera ergriffen sind, ist es den Behörden gestattet, diese Observationsquarantaine zu erlassen. Flußfahrzeuge, welche aus Gegenden des Auslandes kommen, wo die Cholera herrscht, werden an dem Eingangspunkte auf der Gränze fünf Tage hindurch unter Observation gestellt.

Wer diese Quarantainen verletzt, hat eine Geldstrafe von 10 bis 50 Thalern oder Gefängnißstrafe von 14 Tagen bis 6 Wochen verwirkt.

Behandlung derselben nach Beendigung der Quarantaine.

§. 32. Hat sich während dieser Observation kein bedenklicher Erkrankungsfall auf dem Schiffe ergeben und hat dasselbe auch während der Reise keine Cholerakranken am Bord gehabt, worüber durch Einsicht drr Schiffs-Papiere und Vernehmung des Schiffsführers und der Mannschaft die möglichste Ueberzeugung gewonnen werden muß, so sind die Seeschiffe zur Praktik in dem Hafen, die eingehenden Flußfahrzeuge aber zur Fortsetzung ihrer Reise zu verstatten.

Hat aber das Schiff Cholerakranke am Bord gehabt, kömmt es mit selbigen an, oder zeigt sich die Krankheit unter der Mannschaft oder den Reisenden während der Observationsquarantaine, so ist damit bei den an der Grenze in Quarantaine liegenden Flußfahrzeugen nach §. 29. und bei den vor dem Hafen angekommenen Seeschiffen, nachdem der Kranke von dem Schiffe entfernt worden ist, nach Vorschrift des §. 30., jedoch mit der Maßgabe zu verfahren, daß eine Desinfektion der in den Lagerungsräumen der Seeschiffe befindlichen Handlungsgüter niemals stattfindet.

Ausnahme für ausländische Flußschiffer.

§. 33. Auf denjenigen Strömen, auf welchen die Handelsschifffahrt, in

Folge der unter den betheiligten Uferstaaten darüber abgeschlossenen Vereinbarungen, für frei erklärt worden ist, sollen die fremden, aus Gegenden, wo die Cholera herrscht, kommenden Schiffer, welche nicht Cholerakranke am Bord haben und, ohne im Preuß. Gebiete ein- oder ausladen oder sonstigen Verkehr treiben zu wollen, lediglich die freie Durchfahrt in Anspruch nehmen, wider ihren Willen zu einer Observationsquarantaine an den Grenzen nicht angehalten werden.

Dergleichen Schiffern ist alsdann jedoch jedes Betreten der Ufer, selbst zum Behufe des Treidelns, zu untersagen.

Sie sind bei ihrem Eintritte in das Preuß. Gebiet darüber zu vernehmen, ob sie unter diesen Bedingungen die Befreiung von der Observationsquarantaine verlangen, und im Falle der Bejahung mit einer besonderen, während ihrer Durchfahrt auf dem Mastbaume zu führenden gelben Flagge zu versehen, damit bei Erhebung der Gebühren und anderen etwanigen Veranlassungen mit der gehörigen Vorsicht gegen sie verfahren werden könne.

Die genaue Beobachtung der desfallsigen ihnen ertheilten Vorschriften ist, unter Androhung angemessener Ordnungsstrafen für Versäumnisse und Uebertretungsfälle, den Schiffern besonders zur Pflicht zu machen, und das darüber aufgenommene Protokoll ihren Legitimations-Dokumenten in beglaubter Abschrift beizuheften.

2. Dazu: Circ.-Reskr. des Min. d. Geistl., U.- u. Med.-Ang. und des Innern vom 25. Febr. 1848.

Se. Maj. der König haben mittelst A. O. v. 13. Dezember v. J. auf unsern Antrag zu genehmigen geruht, daß bei Ausführung der Vorschriften des Regul. v. 8. August 1835 (G.-S. S. 240. ff.) für den Fall des Vordringens der asiatischen Cholera in die K. Staaten, folgende erleichternde Modifikationen eintreten dürfen:

I. Was zuvörderst die Vorkehrungen gegen das Eindringen der Krankheit vom Auslande her betrifft, so ist es zwar für rathsam befunden worden, die im §. 31. ff. des Regulativs angeordnete Quarantaine nicht ganz aufzugeben, da die Erfahrung dafür zu sprechen scheint, daß namentlich der Schiffsverkehr einer Verbreitung der Krankheit förderlich ist, indessen soll bei der für Seeschiffe auf vier, und für Flußfahrzeuge auf fünf Tage angeordneten Beobachtungsfrist die Zeit der Reise von den angesteckten Orten oder Gegenden in Anrechnung gebracht werden, sofern während der Reise auf dem Schiffe keine Erkrankungen an der Cholera vorgekommen, und der Gesundheitszustand der Schiffsmannschaft und der Reisenden durch vorgenommene ärztliche Untersuchung außer Zweifel gestellt ist.

II. Die Sanitätskommissionen sollen in Bezug auf die Cholera von den in §. 8. des Regul. bei der Annäherung ansteckender Krankheiten angeordneten Berathungen und wöchentlichen Berichterstattungen entbunden werden, während es ihrem Ermessen überlassen wird, ihre Berathungen und Berichterstattungen nach Befinden der Umstände einzurichten und eintreten zu lassen.

III. Die in den §§ 9, 10 und 25 des Regulativs den Familienvätern, den Haus- und Gastwirthen, den Medizinalpersonen und den Geistlichen auferlegte Verpflichtung zur Anzeige von Erkrankungs- und Todesfällen, ist auf Anzeigen von Seiten der Aerzte zu beschränken, denen, soweit es zu ihrer Erleichterung erforderlich ist, gedruckte Formulare zuzustellen sind.

IV. Von der im §. 18 und 26 vorgeschriebenen Aufstellung von warnenden Tafeln vor den Wohnungen der Erkrankten ist Anstand zu nehmen, sofern diese Aufstellungen mit Rücksicht auf die mildere Form, in welcher die Krankheit auftritt, nicht nothwendig erscheint. Man wird in dieser Beziehung den Aerzten vertrauen können, welche in jedem einzelnen Falle die nöthigen Anordnungen zu treffen haben, und zur Vorsicht ermahnen werden.

V. Was die Desinfektion betrifft, so darf man sich auch hierbei auf Rath und Belehrung beschränken, und auf die Einwirkung der Aerzte, der Sanitäts-Kommissionen, der Armen-Deputationen in den größeren Städten, sowie Ortsobrigkeiten auf dem Lande vertrauen. Jedenfalls ist aber das Publikum durch allgemeine Anweisungen auf die Wichtigkeit der Reinigungen aufmerksam zu machen.

Endlich ist

VI. von der allgemeinen Vorschrift der Anwendung verpichter Särge und von dem Verbote der Leichenbegleitung (§. 22.) abzustehen.

(V. M.-Bl. 1848 S. 226.)

3. Circ.-Reskr. des Min. d. Innern v. 1. Aug. 1848.

Bei den Fortschritten, welche die asiatische Cholera in der letzten Zeit in Rußland und in den Donau-Fürstenthümern gemacht hat, haben die Behörden darauf Bedacht nehmen müssen, für den Fall, daß die Krankheit die Gränzen des preußischen Staates überschreiten sollte, die Ausführung der in dem Regul. vom 8. August 1835 vorgeschriebenen Anordnungen vorzubereiten. Da das Publikum ein besonderes Interesse hat, von dem, was in dieser Beziehung geschehen ist, Kenntniß zu erhalten, so wird Folgendes bekannt gemacht.

Die Erfahrung hatte vielfach ergeben, daß die Bestimmungen des gedachten Regulativs zum Theil mit großen, zu dem muthmaßlichen Erfolg außer Verhältniß stehenden Belästigungen verbunden seien. Deshalb ist bereits im vorigen Herbste von der wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen eine gutachtliche Aeußerung über die zu treffenden Abänderungen erfordert worden, in deren Verfolg auf den Antrag der Ministerien der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten und des Innern des Königs Majestät mittelst Allerh. Ordre v. 13. Dezember v. J. folgende erleichternde Modifikationen zu genehmigen geruht haben:

1) Die für Seeschiffe und Flußfahrzeuge angeordnete Quarantaine von 4 resp. 5 Tagen wird zwar nicht ganz aufgegeben, doch soll bei der Beobachtungsfrist die Zeit der Reise von den angesteckten Orten oder Gegenden in Anrechnung gebracht werden, sofern während der Reise auf dem Schiff keine Erkrankungen an der Cholera vorgekommen sind und der Gesundheitszustand der Schiffsmannschaft und der Reisenden durch vorgenommene ärztliche Untersuchuug außer Zweifel gestellt ist.
2) Die Sanitäts-Kommissionen sind von den angeordneten Berathungen und wöchentlichen Berichterstattungen entbunden und ist ihrem Ermessen überlassen worden, ihre Berathungen und Berichterstattungen nach Befinden der Umstände eintreten zu lassen.
3) Die den Familienvätern, den Haus- und Gastwirthen, den Medizinalpersonen und den Geistlichen auferlegte Verpflichtung zur Anzeige von Erkrankungs- und Todesfällen ist auf Anzeige von Seiten der Aerzte beschränkt worden, welchen zur Erleichterung gedruckte Formulare zugestellt werden.
4) Die Aufstellung von warnenden Tafeln vor der Wohnung der Erkranken soll nicht mehr stattfinden, wenn nicht aus besonderen Rücksichten solche von den Behörden nothwendig befunden wird.
5) Hinsichtlich der Desinfektion soll die Thätigkeit der Behörden sich auf Rath und Belehrung beschränken.
6) Die allgemeine Vorschrift der Anwendung verpichter Särge und das Verbot der Leichenbegleitung ist aufgehoben worden.

Diese Allerh. Vorschriften sind zur Zeit den Regierungen mitgetheilt, letztere aber mit Rücksicht darauf, daß in dem inzwischen eingetretenen Winter die Cholera nur geringe Fortschritte machte, veranlaßt worden, zur Vermeidung unnöthiger Besorgniß vorläufig noch von der Publikation Abstand zu nehmen.

Nachdem aber unlängst die Cholera in St. Petersburg und Riga ausgebrochen ist, dieselbe auch die Gränze von Galizien überschritten hat, sind zunächst die Regierungen der Provinzen Preußen und Pommern und späterhin auch diejenigen der Provinzen Schlesien, Posen und Brandenburg, sowie das hiesige Polizeipräsidium, angewiesen worden, zur Ausführung der Vorsichtsmaßregeln, wie sie durch das Regulativ v. 8. August 1835 und die Allerh. Ordre v. 13. Dezember v. J. vorgeschrieben worden sind, zu schreiten, namentlich aber die von St. Petersburg und Riga kommenden Schiffe einer Quarantaine zu unterwerfen. Der Landverkehr ist dagegen durch keinerlei Quarantaine-Anstalt beschränkt. Den Regierungen der westlichen Provinzen ist von der getroffenen Anordnung Kenntniß gegeben, und sind dieselben veranlaßt worden, vorläufig die erforderlichen Einleitungen zu treffen, damit eintretendenfalls die nothwendigen Vorsichtsmaßregeln auch dort schleunig ausgeführt werden können.

Die Einrichtung von Lazarethen zur Aufnahme der Cholerakranken, welche in ihrem Hause nicht gepflegt werden können, wird überall vorbereitet werden, wo die Größe der Ortschaften solches nothwendig macht.

Eine kurze Abhandlung zur Belehrung über die Erscheinungen der Krankheit, sowie über die Vorbeugungsmittel und die bis zum Erscheinen des Arztes anzuwendenden Heilmittel, ist ausgearbeitet worden. Dieselbe wird durch den Druck vervielfältigt und unter die Gemeinden unentgeltlich vertheilt werden. Zur Er-

reichung eines beschleunigten Geschäftsganges ist endlich eine aus Kommissarien der Ministerien des Innern, der Finanzen und der Geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten bestehende Kommission unter dem Vorsitz des unterzeichneten Ministerial-Direktors niedergesetzt worden, welche die Bearbeitung aller die Cholera betreffenden Angelegenheiten zu besorgen hat. Alle Erlasse dieser Kommission ergehen Namens des Ministeriums des Innern, welches die Verantwortlichkeit für dieselben übernommen hat.

Sobald von einem Eindringen der Cholera über die Gränze des preußischen Staats etwas bekannt werden sollte, wird solches sofort zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden. (M.-Bl. d. i. V. 1848. S. 226.)

Siehe Bekanntm. der K. Reg. zu Stettin v. 31. Juli 1848. Amtsbl. 1848. Nr. 31. S. 233.

B. In Betreff der Pest und des gelben Fiebers.

1. Circ.-Reskr. der K. Minist. d. Geistl., U. u. Med.-Angel., d. ausw. Ang., d. Innern u. d. Finanzen v. 10. Mai 1847 an die K. Reg. zu Königsberg, Danzig, Stettin, Cöslin und Stralsund.

Die K. Reg. erhält in der Anlage (a.) das von uns vollzogene Reglement, die zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maßregeln anlangend, vom 30. April c., mit der Anweisung, dasselbe sofort in Wirksamkeit treten zu lassen und durch Ihr Amtsblatt zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

a.

Reglement wegen der zur Abwendung der Einschleppung der Pest und des gelben Fiebers durch den Schiffsverkehr zu treffenden Maßregeln vom 30. April 1847.

Unter Aufhebung der Bekanntmachung v. 24. Juli 1846 (V. M.-Bl. 1846 S. 140. ff.) das Quarantainewesen betreffend, bestimmen wir, zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung der orientalischen Pest und des gelben Fiebers durch den Betrieb der Seeschifffahrt Folgendes:

§. 1. Alle Schiffe, welche das diesseitige Gebiet mit der Gefahr der Ansteckung durch die orientalische Pest oder durch das gelbe Fieber bedrohen könnten, unterliegen, bevor sie in diesseitigen Häfen in gesundheitspolizeilicher Hinsicht zum freien Verkehr zugelassen werden, der Quarantaine.

§. 2. Zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung

1. der orientalischen Pest

sind die Schiffe nach näherer Bestimmung dieses Reglements entweder der Reinigungs- oder der Observations-Quarantaine zu unterwerfen.

§. 3. Der Reinigungs-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1) aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit giftfangenden Waaren (§. 11.) oder mit nicht giftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen (§. 11.);
2) aus verdächtigen, d. h. solchen Häfen, welche zwar zur Zeit nicht angesteckt, aber gleich den Ländern, zu denen sie gehören, der Ansteckung durch die Pest leichter zugänglich sind (§. 9.), mit giftfangenden Waaren oder mit nichtgiftfangenden Waaren in giftfangenden Verpackungen, wenn solche Schiffe nicht mit reinen Gesundheitspässen versehen sind, d. h. mit einem von der betreffenden Ortsbehörde ausgestellten und von dem diesseitigen Königlichen Konsul oder, wenn in dem Hafen oder in dem Bezirke, zu welchem derselbe gehört, ein Preußischer Konsul nicht residirt, von einem andern dort residirenden Konsul beglaubigten Atteste darüber, daß während der Anwesenheit des Schiffes weder da, wo die Ladung eingenommen wurde, noch in der Umgegend Spuren einer pestartigen Krankheit wahrgenommen seien;
3) auf welchen während der Reise Todesfälle unter, der Pest verdächtigen Symptomen eingetreten sind, oder welche bei ihrer Ankunft vor dem Preußischen Hafen der Pest verdächtige Kranke an Bord haben;
4) welche während der Reise aus angesteckten Schiffen oder aus solchen, die aus angesteckten Häfen oder Landestheilen kamen, Personen oder Waaren an Bord genommen haben.

§. 4. Die Reinigungs-Quarantaine kann lediglich, den im §. 5. bezeichneten Fall ausgenommen, nur in einer der in Großbritannien oder dessen Besitzungen, Frankreich, Algerien, Sardinien und Dänemark bestehenden Löschungs-Quarantaine-Anstalten abgehalten, und das Schiff darf nur nach Vorzeigung des, in einer

solchen Anstalt erhaltenen Quarantaine-Gesundheits-Attestes in Preußische Häfen eingelassen werden.

Fehlt solches Attest, so ist das, nach vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegende Schiff von den diesseitigen Häfen ab- und zu einer Reinigungs-Quarantaine des Auslandes zurückzuweisen.

Dasselbe geschieht, wenn das Schiff zwar mit einem Quarantaine-Attest versehen ist, aber der Pest verdächtige Kranke an Bord hat, oder wenn die im §. 3. Nr. 3. gedachten Todesfälle, oder die im §. 3. Nr. 4. gedachte Annahme von Personen oder Waaren nach dem Abgange von dem Quarantaine-Hafen eingetreten sind.

§. 5. Hat aber ein nach den vorstehenden Bestimmungen der Reinigungs-Quarantaine unterliegendes Schiff nicht mehr giftfangende Waaren oder giftfangende Verpackungen nicht giftfangender Waaren an Bord, als auf seinem Verdecke selbst zu gleicher Zeit mit Sicherheit ausgelüftet, geräuchert und gereinigt werden können, und liegt keiner der im §. 3. Nr. 3. gedachten Fälle vor, so soll das Schiff bei Swinemünde zur Reinigungs-Quarantaine verstattet werden.

§. 6. Der Observations-Quarantaine unterliegen die Schiffe:

1) aus angesteckten Häfen (§. 8.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast;
2) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn solche Schiffe unreine Pässe führen;
3) aus verdächtigen Häfen (§. 9.) mit giftfangenden Waaren oder Verpackungen, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen, und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind;
4) aus verdächtigen Häfen mit nicht giftfangenden Waaren oder Verpackungen, oder mit Ballast, wenn dergleichen Schiffe mit reinen Gesundheits-Attesten versehen, und seit dem Abgange aus einem jener Häfen noch nicht volle 30 Tage verflossen sind;
5) welche innerhalb der letzten 30 Tage der Reise mit Schiffen aus angesteckten Häfen Gemeinschaft gehabt, aber aus ihnen weder Personen noch Waaren übernommen;
6) welche Personen oder Waaren aus verdächtigen Schiffen übernommen haben.

Hat in dem unter Nr. 4. gedachten Falle die Reise länger als 30 Tage gedauert, oder in dem unter Nr. 5. gedachten Falle die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise stattgefunden, so unterliegt das Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

Dasselbe findet statt, wenn die unter Nr. 5. gedachte Gemeinschaft, oder die unter Nr. 6. bezeichnete Uebernahme in einem Hafen statt fand, welcher nach den Bestimmungen der §§. 8 und 9 weder zu den pestartig angesteckten, noch zu den der Pest verdächtigen Häfen gehört.

§. 7. Die Observations-Quarantaine ist in einer der Anstalten des Auslandes (§. 4), welche zum Zweck der Beobachtung verdächtiger Schiffe bestehen, oder, nach der Wahl des Schiffers, bei Swinemünde abzuhalten.

Die nach den Bestimmungen des §. 6 Nr. 1 — 6 der Observations-Quarantaine unterliegenden Schiffe, welche mit einem Quarantaine-Gesundheits-Attest der Quarantaine-Anstalt bei Swinemünde, oder einer der im Eingange dieses §. bezeichneten Anstalten des Auslandes versehen, sind ohne Weiteres in jedem Preußischen Hafen zuzulassen, es sei denn, daß der im §. 6 Nr. 5 und 6 bezeichnete Verkehr nach dem Abgange vom fremden Quarantaine-Hafen stattgefunden hätte.

In diesem Falle, oder wenn dem Schiffe das Quarantaine-Gesundheits-Attest überhaupt fehlt, ist dasselbe von allen Preußischen Häfen, mit Ausnahme von Swinemünde, zurück und zur Abhaltung der Observations-Quarantaine entweder nach dem Auslande (§. 4) oder nach Swinemünde zu verweisen, und, hier ankommend, in Observations-Quarantaine zu legen.

Hat aber die im §. 6 Nr. 5 gedachte Gemeinschaft zwar nach dem Abgange des Schiffes aus dem Quarantaine-Hafen, aber nicht innerhalb der letzten 30 Tage der Reise stattgefunden, so unterliegt das mit dem Quarantaine-Gesundheits-Atteste versehene Schiff der Observations-Quarantaine nicht.

§. 8. Als pestartig angesteckt sind bis auf Weiteres zu betrachten:

1) Tripolis in Syrien,
2) Alexandria,
3) Damiette,

4) die Häfen der Insel Candia.

§. 9. Der Pest verdächtig sind bis auf Weiteres:

1) alle türkischen Häfen, mit Einschluß der syrischen und ägyptischen, sofern sie nicht im §. 8 für angesteckt erklärt sind;

2) alle übrigen Häfen der Nordküste Afrikas, mit Ausnahme der als unverdächtig zu betrachtenden Häfen Algeriens und der marokkanischen Staaten.

§. 10. Alle in den §§. 8 und 9 nicht für angesteckt oder verdächtig erklärten Landestheile und Häfen in und außer Europa sind in Beziehung auf die orientalische Pest als unverdächtig anzusehen.

§. 11. Giftfangende Waaren sind:

1) Wolle; 2) Baumwolle; 3) Seide; 4) Haare; 5) Borsten; 6) Federn; 7) Daunen; 8) Flachs; 9) Hanf; 10) Hede; 11) Lumpen und Lappen; 12) Häute; Felle, Leder, Pergament; 13) Pelz- und Rauchwerk; 14) alle aus den unter Nr. 1 bis 13 bezeichneten Materialien dargestellte Fabrikate und solche, bei denen dergleichen eingemischt sind, mit Ausnahme des, während der Reise im Schiffsgebrauch befindlich gewesenen Segel- und Tauwerks, und des getheerten Tauwerks überhaupt, sowie der gesalzenen nassen Häute; 15) Thiere, deren Haut mit Wolle, Haaren, Borsten oder Federn bedeckt ist; 16) Horn und Hornspitzen im rohen Zustande; 17) Schwämme; 18) Bast und Matten; 19) geraspeltes Farbeholz.

Werden dergleichen Materialien oder aus solchen dargestellte Fabrikate zur Verpackung verwendet, so ist diese als giftfangend anzusehen.

§. 12. Die nach §. 5 ausnahmsweise nachgelassene Reinigungs-Quarantaine dauert 8 Tage, welche von dem Tage ab zu rechnen sind, an welchem die ersten Reinigungsmittel angewendet werden.

Die Observations-Quarantaine dauert:

1) in den unter Nr. 1, 2 und 6 des § 6. bezeichneten Fällen, 4 Tage;

2) in den unter Nr. 3, 4 und 5 ebendaselbst bezeichneten Fällen, wenn von dem Abgange des Schiffes aus dem verdächtigen Hafen, oder von dem Tage, an welchem die Gemeinschaft mit dem verdächtigen Schiffe stattfand, noch nicht volle 30 Tage verflossen sind, so lange bis diese Frist erfüllt ist.

II. Maßregeln zur Sicherstellung des Landes gegen die Einschleppung des gelben Fiebers.

§. 13. Schiffe, welche bei ihrer Ankunft vor einem Preußischen Hafen am gelben Fieber leidende Kranke an Bord, oder auf welchen, während der letzten 10 Tage der Reise, Leute an dieser Krankheit gelitten haben oder verstorben sind, sollen in keinem Preußischen Hafen zugelassen, sondern nach einer Quarantaine des Auslandes (§. 4) verwiesen werden.

§. 14. Ist die Mannschaft gesund, hat das Schiff innerhalb jener Frist (§. 13) weder am gelben Fieber Erkrankte gehabt, noch durch den Tod verloren, so ist es in sämmtlichen Preußischen Häfen ohne Weiteres zuzulassen.

§. 15. Sollte die orientalische Pest in einem Hafen oder Landestheile zum Ausbruch kommen, welcher in den §§. 8 und 9 als pestartig angesteckt oder verdächtig nicht verzeichnet ist, oder das gelbe Fieber in irgend einem Landestheile oder Hafen von Umständen begleitet auftreten, welche zu strengeren Maßregeln Anlaß geben, so werden diese getroffen und öffentlich bekannt gemacht werden.

§ 16. Jeder Schiffer hat bei seiner Ankunft vor einem Preußischen Hafen die zu sanitätspolizeilichen Zwecken an ihn gerichteten Fragen vollständig und der Wahrheit gemäß zu beantworten.

Die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde und die Hafen-Polizeibehörden in den übrigen Preußischen Häfen haben, wenn sich der Verdacht ergiebt, daß ein Schiffsführer mit der Wahrheit zurückhalte, das Schiff so lange unter Aufsicht zu stellen, bis nach Vergleichung der Schiffs- und Ladungspapiere und nach Vernehmung der Mannschaft, allenfalls unter Zuziehung eines Arztes, der Thatbestand ermittelt ist.

Unterliegt das Schiff hiernach, mit Rücksicht auf die Vorschriften dieses Reglements, der Quarantaine, so ist nach den, in den §§. 4, 7 und 13 enthaltenen Bestimmungen zu verfahren.

Hat der Schiffsführer zu sanitätspolizeilichem Zwecke an ihn gerichtete Fragen unrichtig beantwortet, so unterliegt derselbe, mit Vorbehalt der Ansprüche der Rhederei und der Ladungs-Interessenten an ihn, wegen Schäden und Kosten, einer Geldstrafe von Funfzig Thalern, welcher im Falle des Unvermögens eine Gefängnißstrafe von sechs Wochen zu substituiren ist.

Ist dadurch Schaden entstanden, so treten die Allgemeinen Strafgesetze in Anwendung.

§. 17. Jeder Führer eines Preußischen Schiffes, welcher einen, in diesem Reglement als pestartig angesteckt oder als der Pest verdächtig bezeichneten Hafen oder Landestheil verläßt, hat sich mit einem Gesundheitspasse zu versehen.

§. 18. Die Ausführung dieses Reglements und die Leitung der Quarantaine-Angelegenheiten zu Swinemünde wird in diesem Hafen einer Sanitäts-Kommission übertragen, bestehend aus dem Landrathe des Kreises als Vorsitzendem, den Mitgliedern der Schifffahrts-Kommission, deren Direktor im Falle der Abwesenheit des Landraths den Letzteren zu vertreten hat, und dem Kreisphysikus.

In den übrigen Preußischen Häfen verbleibt die Ausführung der, das Quarantainewesen betreffenden Vorschriften den Hafen-Polizei-Behörden.

§. 19. Die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde soll mit einer Instruktion versehen und diese, wie das vorliegende Reglement, durch die Amtsblätter der K. Regierungen der Provinzen Preußen und Pommern zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Die gedachten K. Regierungen haben in den Häfen ihrer Verwaltungsbezirke besondere Abdrücke dieses Reglements und der Instruktion der Sanitäts-Kommission zu Swinemünde verkäuflich, und den Schifffahrttreibenden durch die Amtsblätter die Termine, von welchen ab und wo diese Exemplare zu haben sind, bekannt zu machen.

Jeder Führer eines Preußischen Seeschiffes, welcher nach dem Eintritt jener Termine in einem Preußischen Hafen zurückkehrt, ohne Abdrücke des Reglements und der Instruktion an Bord zu haben, verfällt in eine, zur See- oder Orts-Armenkasse des Eingangshafens einzuziehende Ordnungsstrafe von Fünf Thalern. Befreit von der Strafe sind diejenigen Seeschiffsführer, welche bei dem Eintritt jener Termine zur See abwesend waren, bei ihrer ersten Rückkehr in einen Preußischen Hafen.

(V. M.-Bl. 1847 S. 98.)

2. Instruktion für die Sanitäts-Kommission zu Swinemünde behufs der Ausführung des unterm 30. April 1847 ergangenen Quarantaine-Reglements v. 1. Decbr. 1847.

Nachdem die bisherigen Bestimmungen über das Quarantainewesen in den Preußischen Häfen durch das Quarantaine-Reglement vom 30. April d. J. eine wesentliche Veränderung erlitten haben, wird zur Ausführung des gedachten Reglements, unter Aufhebung der Instruktion vom 22. Juli 1834, für den Swinemünder Hafen hiermit Folgendes verordnet:

Sanitäts-Kommission und deren Unterbeamte.

§. 1. Die Ausführung des Quarantaine-Reglements und die Leitung der Quarantaine-Angelegenheiten wird in Gemäßheit des §. 18. des Reglements vom 30. April d. J. einer Sanitäts-Kommission übertragen, welche aus dem Landrath des Kreises, den Mitgliedern der Schifffahrts-Kommission und dem Kreisphysikus besteht.

Die zur Ausführung des Quarantaine-Reglements erforderlichen Dienstleistungen sind von dem Lootsenpersonale und dem Hafen-Gendarmeriekommando zu verrichten.

Das gesammte Lootsenpersonal, so wie die Hafen-Gendarmen, sind in ihren Dienstleistungen in allen das Quarantainewesen betreffenden Angelegenheiten der Sanitäts-Kommission untergeordnet und haben deren Anordnungen pünktlich Folge zu leisten.

Beaufsichtigung der Schiffe seitens der Sanitäts-Kommission.

§. 2. Sämmtliche vor den Hafen von Swinemünde kommenden Schiffe sind der Aufsicht der Sanitäts-Kommission unterworfen. Den Anordnungen derselben haben sich die Schiffsführer, die Mannschaft und die auf den Schiffen befindlichen Passagiere unweigerlich zu fügen.

§. 3. Der auf der Rhede dienstthuende Oberlootse hat den Führer eines jeden dort ankommenden Schiffs vom Lootsenbote aus zu befragen:

1) von welchem Orte und Lande er komme?
2) ob er während der Reise Kranke oder Todte an Bord gehabt habe, oder jetzt noch habe?
3) ob er während der Reise Gemeinschaft mit einem andern Schiffe gehabt habe?

§. 4. Der Oberlootse hat jedes Schiff als unverdächtig zu behandeln, welches nach der ihm auf der Rhede ertheilten Auskunft von Orten kommt, die weder

das Reglement vom 30. April d. J. noch spätere Bekanntmachungen als angesteckt oder verdächtig bezeichnen, wenn es auf der Reise mit keinem andern Schiffe in Verbindung gewesen, und wenn es keine Kranke oder Todte an Bord hat oder gehabt hat.

§. 5. Er hat dasselbe mit einem Lootsen zu besetzen, welcher das Schiff in den Hafen zu bringen und an der gewöhnlichen Revisionsstelle vor Anker zu legen hat, woselbst demnächst nach den Vorschriften der Hafen-Polizeiordnung vom 22. August 1833 weiter verfahren wird. Entstehen aber dem Oberlootsen gegen die Richtigkeit der Angaben des Schiffers Bedenken, so hat er das Schiff durch den Lootsen auf dem Quarantaineplatz vor Anker bringen zu lassen, und jene der Sanitäts-Kommission zur Entscheidung anzuzeigen.

§. 6. Als verdächtig ist jedes Schiff zu behandeln, welches

1) entweder von Orten kommt, die in dem Reglement oder in späteren Bekanntmachungen als pestartig angesteckt, oder der Pest verdächtig bezeichnet sind;
2) oder während der Reise Kranke oder Todte an Bord gehabt oder bei der Ankunft noch hat;
3) oder während der Reise Gemeinschaft mit irgend einem andern Schiffe gehabt hat.

Verdächtige Schiffe dürfen sich der Swinemünder Rhede nur mit der Quarantaineflagge am großen Maste (einer grünen Flagge von 2 Ellen im Quadrat, statt deren fremde Schiffe, welche damit nicht versehen sind, die Nationalflagge am großen Mast hissen) nähern.

§. 7. Einem solchen Schiffe (§. 6.) soll zwar die zu seiner Sicherheit erforderliche Hülfe gewährt und es soll dasselbe mit einem Lootsen besetzt werden. Der Letztere darf das Schiff aber nicht zur gewöhnlichen Revisionsstelle, sondern nur zum Quarantaineplatz bringen, wo es ankern muß.

§. 8. Hat das Schiff bei seiner Ankunft auf der Rhede Kranke an Bord, welche an der Pest oder am gelben Fieber leiden, so hat der Oberlootse den Schiffer von der Rhede zurück, nach einer Quarantaine-Anstalt des Auslandes zu verweisen, und gleichzeitig das für diesen Fall angeordnete Signal aufzuhissen.

§. 9. Sobald der Lootse ein verdächtiges Schiff (§. 6.) bestiegen hat, läßt er die Quarantaineflagge (§. 6.) hissen, wenn dies unterlassen sein sollte, und hat, bis er abberufen wird (§. 16) neben den, ihm als Lootsen obliegenden Pflichten, diejenigen eines Quarantainewächters (§. 17.) zu üben, als solcher insbesondere zu verhindern, daß, bis deshalb von der Behörde Anweisung getroffen wird, eine Verbindung mit dem Lande stattfindet.

Er darf das Schiff nicht verlassen, bis ihm weitere Verhaltungs-Maßregeln von der Sanitäts-Kommission gegeben werden.

Verhalten im Hafen.

§. 10. Sobald ein Schiff auf den Quarantaineplatz gebracht ist, begiebt sich der Lootsenkommandeur dort hin, um die Schiffspapiere und die schriftliche Beantwortung der, dem Schiffer nach dem, sub A. beiliegenden Formular vorzulegenden Fragen von jenem entgegen zu nehmen. Er hat den Schiffer rücksichtlich der Beantwortung der gestellten Fragen zur Aussage der Wahrheit zu ermahnen und ihn auf die Bestimmungen des §. 16. des Reglements vom 30. April d. J. zu verweisen.

§. 11. Zur Uebergabe der Schriftstücke dient eine blecherne Büchse, welche vermittelst einer Stange auf das Schiff und von diesem in das Boot gereicht wird, nachdem dieselbe zuvor wiederholt durch das Wasser gezogen worden ist.

Auch andere Briefschaften, Papiere und Gelder, welche der Schiffer ans Land senden will, dürfen nicht anders, als in jener Büchse befördert werden.

§. 12. Nach Einsicht der vom Schiffer gegebenen Antworten und der Schiffspapiere, welche zuvor sorgfältig desinfizirt werden müssen, entscheidet die Sanitäts-Kommission nach den nähern Bestimmungen des Quarantaine-Reglements darüber, ob das Schiff

a. ohne Weiteres zur freien Praktik zu lassen oder
b. einer Reinigungs-Quarantaine in Swinemünde oder im Auslande, oder
c. einer Observations-Quarantaine im Hafen zu unterwerfen sei;

zugleich über die Dauer der Quarantaine, wenn diese in Swinemünde stattfinden soll.

a) Freie Praktik.

§. 13. Die Sanitäts-Kommission hat das Schiff sofort zur freien Praktik zu lassen, wenn es diese auf der letzten Reise bereits in einem andern unverdäch-

tigen Europäischen Hafen erhalten hatte und seitdem keiner der im §. 6. Nr. 5 oder 6 des Reglements vom 30. April d. J. vorgesehenen Fälle eingetreten sind.

Sie setzt den Lootsen am Bord des Schiffes davon in Kenntniß und weist ihn an, dasselbe auf die Revisionsstelle zu legen. Dem Schiffer wird auf Verlangen darüber eine Bescheinigung ertheilt, daß sein Schiff keinen Quarantaine-Maßregeln unterliege.

b) Reinigungs-Quarantaine.

§. 14. Wird Seitens der Sanitäts-Kommission die Zurückweisung des Schiffs in eine Reinigungs-Quarantaine des Auslandes angeordnet, so ist darüber eine schriftliche Verfügung nach dem anliegenden Muster B. auszufertigen, und diese nebst den Schiffspapieren dem Schiffer mit Vorsicht (§. 11.) zuzustellen.

Der Lootse hat alsdann das Schiff aus dem Hafen nach der Rhede zu bringen, von welcher er durch ein Arbeitsboot zurückgeholt wird. Die Führer dieses Boots wie der Lootse unterliegen der Desinfektion, wenn sie an das Land, und bevor sie mit andern Personen in Gemeinschaft treten; ebenso der Arzt, welcher etwa von der Sanitäts-Kommission zur Untersuchung der Schiffsmannschaft kommittirt worden ist, bei seiner jedesmaligen Rückkehr vom Schiffe.

§. 15. Entscheidet die Sanitäts-Kommission nach §. 5. des Reglements vom 30. April c. für die Zulässigkeit der Reinigung an Bord, so findet das in den §§. 16—20 vorgeschriebene Verfahren Statt.

Die Reinigung der Waaren erfolgt in diesem Falle durch achttägige Lüftung derselben auf dem Deck des Schiffs. Die Schiffsmannschaft verfährt dabei nach Anweisung der Quarantainewächter.

c) Observations-Quarantaine.

§. 16. Wird das Schiff zur Observations-Quarantaine gelassen, so bleibt dasselbe während der von der Sanitäts-Kommission festgesetzten Frist unter Quarantaineflagge auf dem Quarantaineplatz vor Anker liegen.

Zur Bewachung des Schiffs und zur Vermeidung besorglicher Verbindung desselben mit dem Lande, werden drei Hafengendarmen an Bord gegeben. Die Sanitäts-Kommission veranlaßt die Abberufung des auf dem Schiffe befindlichen Lootsen, welcher sich vermittelst eines ihm zuzustellenden Boots allein zur Desinfektionsanstalt begiebt, wo für seine Aufnahme und Desinfektion das erforderliche vorbereitet ist.

Von dem Zeitpunkte des Abganges vom Schiffe bis zur Vollendung der Desinfektion hat der Lootse jede Gemeinschaft mit anderen Personen zu vermeiden.

§. 17. Die auf den Schiffen als Quarantainewächter stationirten Hafen-Gendarmen, welche sich alle zwei Stunden untereinander ablösen, sind mit Vorbehalt des im folgenden §. gedachten Falles und der Besuche des zur Sanitäts-Kommission gehörenden Arztes, dafür verantwortlich, daß kein Verkehr zwischen dem Schiffe und dem Lande, oder mit andern Schiffen, Booten oder Personen Statt finde; dieselben sind befugt, nöthigenfalls Gewalt anzuwenden, um solchen Verkehr zu verhindern.

§. 18. Sie haben die Verpflichtung von jedem auf dem Schiffe vorkommenden Erkrankungsfalle ungesäumt Meldung zu machen. Zur Empfangnahme dieser oder von Aufträgen seitens des Schiffers, wird sich ein Lootse von der innern Wache mit einem Boote bei dem Schiffe einfinden, sobald die Nationalflagge am großen Topp aufgehißt ist.

Mit allen während der Observationszeit etwa an das Land zu befördernden Briefschaften, Papieren und Geldern wird in der im §. 11. vorgeschriebenen Weise verfahren. Bis zum Ablaufe jener Zeit dürfen andere, als die vorangeführten Sachen und Personen, mit Ausnahme des Arztes vom Schiffe, nicht an das Land oder zu andern Fahrzeugen gelassen werden.

§. 19. Wenn während der Quarantainezeit Jemand am Bord des bewachten Schiffes erkrankt, so ist nach erfolgter Untersuchung durch den Kreisphysikus und nach Maßgabe des von demselben abzugebenden Gutachtens seitens der Sanitäts-Kommission zu bestimmen, ob und wie lange die Observations-Quarantaine zu verlängern, oder ob das Schiff zur Reinigungs-Quarantaine zu verweisen sei.

Bei der Untersuchung der Leute hat der Kreisphysikus dieselben zu veranlassen, sich stark auf die Drüsen in den Leisten und in den Achselgruben zu schlagen, um zu prüfen, ob sich hier etwa verdächtige schmerzhafte Drüsengeschwülste befinden.

Das Schiff ist unverzüglich zur Reinigungs-Quarantaine zu verweisen, wenn eine pestartige Krankheit oder das gelbe Fieber am Bord desselben ausgebrochen ist.

In diesem Falle ist nach Vorschrift des §. 14. zu verfahren. Das Schiff ist durch einen Lootsen aus dem Hafen zu bringen. Dieser sowohl, wie die auf dem

Schiffe befindlichen Hafengendarmen und der Arzt werden vermittelst eines Arbeitsboots zu ihrer und der Bootsführer Desinfektion nach der Desinfektions-Anstalt befördert.

§. 20. Ist die Ausweisung des Schiffes der obwaltenden Umstände wegen unzulässig oder bedenklich, so ist dasselbe auf dem Quarantaineplatz von andern Schiffen sorgfältig fern zu halten; die Kranken und die zu ihrer Bedienung und Pflege nöthigen, aus der Schiffsmannschaft zu entnehmenden Leute, oder an deren Stelle gedungene Wärter, sind nach dem Dienstetablissement des Hafenaufsehers zu senden und mit den erforderlichen Bedürfnissen zu versehen. Der Transport erfolgt durch die zur Pflege des Kranken bestimmten Personen und ist dabei jede Berührung mit Anderen zu vermeiden. Das Etablissement ist unausgesetzt durch in angemessener Entfernung aufzustellende Wächter zu bewachen, welche jeden Verkehr, er werde denn durch das sofort einzurichtende Rastell betrieben, zu verhindern haben und zur Abwehr unerlaubter Verbindung Gewalt anwenden dürfen.

Die Sanitäts-Kommission hat der Regierung von dem Vorfalle unverzüglich Anzeige zu machen und bis deren Anweisungen eingehen, für die Aufrechthaltung der Absperrung des Schiffs und des bezeichneten Etablissements zu sorgen.

Rücksichtlich der Desinfektion des Arztes findet die Bestimmnng des §. 19. Anwendung.

§. 21. Ist während der festgesetzten Quarantainezeit auf dem Schiffe kein Erkrankungsfall vorgekommen, und ergiebt die, nach dem Ablaufe derselben vom Kreisphysikus vorzunehmende Untersuchung, daß die Mannschaft gesund ist, oder daß wenigstens keiner derselben an einer pestartigen Krankheit oder am gelben Fieber leidet, so ist von der Sanitäts-Kommission die freie Praktik zu ertheilen und darüber eine Bescheinigung nach dem Muster C. auszustellen.

Dem Schiffe wird hiernächst ein Lootse zur Beförderung nach der Revisionsstelle überwiesen.

Verfahren bei Noth- und Strandungsfällen.

§. 22. Wenn Schiffe vor dem Hafen in Noth kommen oder stranden, so muß ihnen, wenn auch der Gesundheitszustand der Mannschaft nicht bekannt ist, ohne Verzug Hülfe geleistet werden. Es ist demnächst die in dem Quarantaine-Frageformular vorgeschriebene Auskunft zu erfordern, und nach Analogie der im Vorstehenden enthaltenen Bestimmungen zu verfahren.

Desinfektion.

§. 23. Die Desinfektion der Lootsen, der Wachtmannschaften und der mit ihnen etwa in Berührung gekommenen Personen (§. 14, 15, 16, 19, 20), so wie die Desinfizirung der Schiffspapiere, Schiffsbücher und der sonstigen Korrespondenz vom Bord eines bewachten Schiffes (§. 11, 18) geschieht unter Anleitung und Aufsicht des Kreisphysikus nach der deshalb ertheilten besonderen Instruktion, welche auch die näheren Bestimmungen über die Desinfektion der Waaren im Falle des §. 15. enthält.

Kosten.

§. 24. Die Kosten, welche durch die Ausführung der vorstehenden Bestimmungen verursacht werden, fallen, vorbehaltlich der im §. 27. enthaltenen Bestimmungen, dem Schiffe zur Last.

§. 25. Es sind zu zahlen:

1) für die Bewachung des Schiffs pro Mann und Tag 20 Sgr. Den Wachtmannschaften ist gegen eine angemessene, event. von der Sanitäts-Kommission festzusetzende Vergütung dieselbe Beköstigung zu verabreichen, welche die Schiffsmannschaft erhält;
2) die Gebühren des Arztes nach einer besondern, bei der Sanitäts-Kommission einzusehenden Taxe;
3) für die Ausstellung der, übrigens gebührenfreien Quarantaine-Atteste, die gesetzlichen Stempel;
4) die Kosten für die Annahme der Arbeitsboote, welche zu irgend einer Dienstleistung für das Schiff, namentlich zur Zurückbeförderung der Lootsen ꝛc. angenommen werden müssen; in Ermangelung einer gütlichen Einigung setzt die Sanitäts-Kommission dieselben in jedem einzelnen Falle fest;
5) an den Amtsdiener der Schifffahrts-Kommission für die jedesmalige Desinfektion der Schiffspapiere und Bücher, Briefschaften, sonstige Papiere oder Gelder eine Vergütung von 5 Sgr., wofür derselbe die Materialien zur Desinfektion anzuschaffen und jederzeit in Bereitschaft zu halten verpflichtet ist.

Dagegen sind alle den Lootsen obliegenden Dienstleistungen unentgeldlich zu verrichten, auch ist für die Desinfektion der, von Quarantaineschiffen abgeholten Personen keine Vergütung zu zahlen.

§. 26. Die Kosten sind auf der Rückseite des Quarantaine-Attestes zu verzeichnen. Nach erfolgter Einziehung ist die Berichtigung derselben von dem Rendanten zu bescheinigen.

In denjenigen Fällen, in welchen das Schiff behufs Abhaltung einer Reinigungs-Quarantaine aus dem Hafen gewiesen wird (§. 14, 19), sind die Kosten auf der Rückseite der dem Schiffer zuzustellenden schriftlichen Verfügung zu verzeichnen.

Strafbestimmungen.

§. 27. Der Sanitäts-Kommission liegt es ob, für die Befolgung der vorstehenden Bestimmungen, nöthigenfalls durch Anwendung von Zwangsmaßregeln Sorge zu tragen.

Wer die Vorschriften dieser Instruktion unbefolgt läßt, oder denselben zuwider handelt, ist strafbar.

1) Jeder Preußischer Schiffer, welcher keine vorschriftsmäßige Quarantaineflagge am Bord führt, oder dieselbe in dem, in §. 6. gedachten Fall nicht aufzieht, verfällt in eine Strafe von 5 Thlrn.

2) Jede Verletzung der Quarantaine wird mit einer Geldstrafe bis zu 50 Thlrn., welcher im Falle des Unvermögens Gefängnißstrafe bis zu sechs Wochen substituirt wird, belegt, wenn auch dadurch kein Schaden entstanden ist. Ist dadurch Schaden entstanden, so treten die allgemeinen Strafgesetze in Anwendung.

3) Die letzteren treten auch ein bei thätlicher Widersetzlichkeit gegen die Lootsen oder Wachtmannschaften.

4) Pflichtverletzungen oder Vernachlässigungen seitens der Lootsen und Hafen-Gendarmen werden nach den betreffenden Disziplinargesetzen bestraft.

5) Die Strafen unrichtiger Beantwortnng der den Schiffern vorzulegenden sanitätspolizeilichen Fragen sind im §. 16. des Reglements vom 30. April d. J. bestimmt. Schiffer, welche sich weigern, auf die ihnen vorzulegenden Fragen genaue Auskunft zu geben, oder ihre Schiffspapiere vorzulegen, werden in den Hafen nicht eingelassen, oder, wenn sie dort bereits eingekommen sind, wieder ausgewiesen.

§. 28. Die im vorstehenden §. angeordneten Polizeistrafen werden von der Sanitäts-Kommission festgesetzt und fließen zum See-Armenfonds.

Die Fälle, welche sich zur gerichtlichen Kongnition eignen, werden von der Sanitäts-Kommission dem kompetenten Gericht überwiesen.

Stettin, den 1. Dezember 1847.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

Muster A.

Quarantaine-Frageformular.

Frage.	Antwort.
1) Wie heißt der Schiffer und wo wohnt derselbe?	
2) Wie ist der Name des Schiffes?	
3) Woher kommt es?	
4) Wann ist es von dort abgegangen?	
5) Worin besteht die Ladung und die Emballage desselben?	
6) Hat das Schiff während der Reise einen oder mehrere andere Häfen angesegelt und welche?	
7) Sind daselbst Waaren eingenommen und welche? wo — und wann — ist dies geschehen?	
8) Herrschte an dem Abladeorte oder einem der anderen berührten Häfen die Pest, oder eine pestartige Krankheit?	
9) Befindet sich der Schiffer im Besitze eines Gesundheitspasses? (der letztere ist beizufügen.)	
10) Ist der Gesundheitspaß rein oder nicht? das heißt: ist in dem Passe bezeugt, daß während der Anwesenheit des Schiffes da, wo die Ladung eingenommen wurde und in der Umgegend Spuren einer pestartigen Krankheit nicht wahrgenommen seien? oder ist das Gegentheil bezeugt?	
11) Hat das Schiff während der Reise aus einem anderen	

Frage.	Antwort.
Schiffe Güter oder Personen übernommen oder sonst Gemeinschaft mit demselben gehabt?	
12) Wo und zu welcher Zeit hat diese Gemeinschaft Statt gefunden? Wie heißt das Schiff, mit welchem die Gemeinschaft stattfand, und woher kam es? Hatte es Kranke oder Todte an Bord?	
13) Aus wieviel Personen besteht die Besatzung des Schiffes?	
14) Hat es Passagiere an Bord und wie viele?	
15) Hat das Schiff während der Reise Kranke oder Todte an Bord gehabt und an welcher Krankheit litten sie?	
16) Sind gegenwärtig die Besatzung und die Passagiere völlig gesund, oder leidet Jemand an einer Krankheit und welcher?	
17) Hat das Schiff irgendwo bereits eine Löschungs- und Reinigungs- oder Observations-Quarantaine abgehalten und befindet es sich im Besitz vollständiger Bescheinigungen hierüber? (die letzteren sind beizufügen.)	
18) Hat das Schiff ohne Abhaltung einer Quarantaine in einem anderen Hafen freie Praktik erhalten und befindet es sich im Besitz einer Bescheinigung hierüber? (die letztere ist beizufügen.)	

Ich Endesunterschriebener erkläre hiermit, daß ich die vorstehenden Fragen 1 — 18 der Wahrheit gemäß, nach meinem besten Wissen und Gewissen nebenstehend beantwortet habe.

Swinemünde, den . . . .

Muster B.

(15 Sgr. Stempel.)

Das von dem Kapitain N. N. aus N. N. geführte (Brigg) Schiff N. N., welches mit . . . . beladen und von N. N. kommt, und nach N. N. bestimmt ist, darf ohne den Nachweis einer abgehaltenen Löschungs- und Reinigungs-Quarantaine in einen Preußischen Hafen nicht zugelassen werden, und wird dasselbe daher hiermit nach der Quarantaine-Anstalt (. . . . . .) verwiesen.

Swinemünde, den . . . .

Königlich Preußische Sanitäts-Kommission.

Muster C.

(15 Sgr. Stempel.)

Quarantaine-Attest.

Nachdem das von dem Kapitain N. N. aus N. N. geführte . . . Schiff N. N., welches mit . . . . beladen von N. N. kommt und nach N. N. bestimmt ist, am hiesigen Platze einer Quarantaine von . . . . Tagen unterworfen worden, welche mit dem heutigen Tage beendet ist, wird demselben hiermit die freie Praktik in allen Preußischen Häfen ertheilt.

Swinemünde, den . . . .

Königlich Preußische Sanitäts-Kommission.

(V. M.-Bl. 1848. S. 45.)

3. In der Konvention zwischen Preußen u. Dänemark v. 26. Mai u. 6. Juli 1846 bestimmt der Art. 10 betreffs der Quarantaine:

Die preußischen Schiffe, welche durch den Sund oder die Belte in die Ostsee eingehen und sich nach einem preußischen Hafen begeben wollen, ohne in einen dänischen Hafen einzulaufen und ohne mit dem Lande in Verbindung zu treten, können frei von Quarantaine durch den Sund und die Belte fahren, und man hat sich ausdrücklich darüber verständigt, daß dieselben nicht gehalten sind, sich einer dänischen Quarantaine blos aus dem Grunde zu unterwerfen, daß sie genöthigt sind, die dänischen Zollstätten der Klarirung und Zollentrichtung wegen zu berühren. Die dänischen Zollbehörden im Sunde und in den Belten werden zu diesem Ende, unter Berücksichtigung der bestehenden Verordnungen, die erforderlichen Einrichtungen treffen.

Der Beistand der Lootsen soll diesen Schiffen, in soweit es unter den hier vorgesehenen Umständen thunlich ist, und gegen eine angemessene Vergütung geleistet werden.

Wenn hingegen die Führer der gedachten, durch den Sund und die Belte gehenden Schiffe sich mit dänischen Quarantainecertifikaten zu versehen wünschen, so sollen dieselben in den dänischen Quarantaineanstalten zugelassen werden. Sie haben sich alsdann den dort geltenden Reglements zu unterwerfen und sollen daselbst sowohl hinsichtlich der Dauer der Quarantaine, als hinsichtlich der Gebühren und der Expedition, ganz auf dem nämlichen Fuße behandelt werden, wie die Nationalschiffe.

(G.-S. 1846. S. 332—3.)

Titel XI.

Das Preußische Konsularwesen.

I. Die Anstellung von Konsularbeamten in dazu geeigneten Städten des Auslandes hat wesentlich die Beförderung der Schifffahrt und des Handels Preußischer Unterthanen zum Zwecke.

Die Grundlage der Preuß. Konsulats-Einrichtungen bildet das unten ad II. mitgetheilte allgemeine Preuß. Konsular-Reglement v. 18. Septbr. 1796. Dasselbe findet jedoch auf das Verhältniß der, in dem Gebiete der Pforte vorhandenen Konsulate, für welche die Stipulationen der nachfolgend mitgetheilten Artikel 4 u. 5 des Vertrages v. 22. März 1761 (Martens Récueil. Vol. 2 pag. 9) maßgebend sind, keine unbeunbedingte Anwendung.

Extract.

Traité d'amitié et de commerce entre Fréderic II Roi de Prusse et le Sultan des Ottomans Mustapha conclu à Constantinople le 22. Mars 1761.

p. p.

Art. IV.

Ministres, Consuls etc. Le Ministre Prussien residant auprès de la Sublime Porte jouira de l'indépendance et des privilèges dont les Ambassadeurs des autres Puissances amies ont coutume de jouir, et dans toute la jurisdiction de la Sublime Porte dans chaque échelle port et isle où il se trouve des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans de la part des autres Puissances amies, les Ministres Prussiens pourront aussi envoyer des Consuls, Vice-Consuls et Dragomans, les congédier et en constituer d'autres à leur place. Les Ministres qui resideront auprès de la Sublime Porte pourront se servir de quatre Dragomans et pour ces endroits où il residera un Consul, d'un Dragoman; et les Consuls, Vice-Consuls, Dragomans et Passagers, les Négocians et les autres sujets de leur Nation, jouiront de la même immunité, dont jouissent les sujets des autres puissances amies.

Art. V.

Justice. S'il arrivoit quelque dispute entre les Prussiens et leurs sujets, le Ministre ou les Consuls Prussiens décideront l'affaire d'après leurs loix, et tant que les Prussiens ne demandent pas eux-mêmes à être jugés par la Justice Ottomanne, les Juges et Gouverneurs de la Sublime Porte ne pourront s'ingérer par force à vouloir les juger. Les Consuls qui resideront dans le Territoire Ottoman ne seront pas mis aux arrêts, et tous les procès qu'ils auront se décideront dans la residence Impériale par le secours de leurs Ministres. Leurs maisons seront exemptes de scelle, de recherche et de visite, et s'il s'élevoit quelque procés entre les sujets de la Sublime Porte et ceux de la Prusse, on procédera dans les Tribunaux Ottomans avec assistance de leurs Ministres, Consuls ou Vice-Consuls et aussi par celui des Dragomans, et si quelque Mahométan ou autre sujet de la Sublime Porte forçoit quelques sûjets Prussiens à comparoître dévant le Tribunal dans un temps où aucun de leurs Dragomans ou Procoureurs ne seroit présent, ils ne seront poins obligés de répondre; et si de procès des Consuls ou Dragomans surpassent la valeur de quatre mille aspres, ils seront examinés dans la residence de l'empire Ottoman. S'il arrivait quelqe dispute entre les Mahométaos ou autres sujets de la Sublime Porte et les Prussiens ou leur su, s, touchant les causes qui

concernent la vente, l'achat et les emprunts d'argent, et qu'il ne se trouve point d'Instruments ou autre documens valides, on n'écoutera point les témoignages forcés; et s'il arrive quelque dispute au moment du départ de quelque vaisseau Prussien, elle sera décidée sans délai par le secours du Consul ou du Dragoman, et le vaisseau ne sera point arrêté ni retardé dans son départ sans raison; et si quelque Prussien endetté ou coupable prenoit la fuite, un autre Prussien qui n'est pas coupable du délit ne sera pas saisi ni molesté; et si en quelque endroit où demeure un Prussien on trouve le corps de quelque somme tué, le Prussien ne sera pas molesté par la recherche appellée prezzo di sangue si l'on ne peut le convaincre légalement qu'il est coupable.

p. p.

II. Reglement für alle K. Preuß. General-Konsuls, Konsuls, Agenten und Vice-Konsuls in fremden Handelsplätzen und Seehäfen.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen, u. s. w., u. s. w.

Haben wahrgenommen, daß Unsere in fremden Ländern, Inseln, Handlungsplätzen und Seehäfen bestellte General-Konsuls, Konsuls, Agenten und Vice-Konsuls nicht überall, zur Beförderung und Sicherung der Handlung und Schifffahrt Unserer Unterthanen, ihre Bestimmung erfüllen, und ihr Verfahren nach richtigen, Unserer Intention entsprechenden Grundsätzen abmessen. Wir wollen ihnen daher, sowohl zu ihrer Richtschnur als Vollmacht in Absicht aller Konsulatgeschäfte, nachstehende allgemeine Instruktion ertheilen, so wie solche, bei der Ermangelung besonderer Schifffahrts- und Kommerzverträge zwischen Unsern und andern Europäischen Staaten, sich schon aus der Natur der Sache, dem übereinstimmenden Herkommen, und allgemeinen Europäischen Völker-, Handlungs- und Seerecht herleiten läßt. Alle nach dem Lokale hie und da erforderliche Modifikationen aber verweisen Wir zu den an einzelne Konsuls theils schon erlassenen, theils noch zu erlassenden Special-Instruktionen. Wir vertrauen hierbei zu jeder der befreundeten Mächte, in deren Gebiet Wir Konsuls bestellt haben, daß sie dieselben bei Ausübung der solchergestalt vorgeschriebenen ihren Souverainitätsrechten völlig unnachtheiligen, allgemein üblichen Funktionen den völkerrechtlichen Schutz wollen genießen lassen, welchen Wir dagegen auch ihren Konsuls in Unsern Staaten gern gewähren.

§. 1. Allgemeine Bestimmung des Konsuls.

Jeder von uns in einem auswärtigen See- und Handlungsplatz, unter welcher Benennung es auch sei angestellte Konsul hat die Bestimmung, daß er an seinem Ort und in seinem Konsulatsdistrikt alles thue und wahrnehme, was zur Sicherung und Beförderung der Rechte und Vortheile Unserer Staaten überhaupt, so wie Unserer einzelnen Unterthanen, in Absicht des Kommerzes und der Schifffahrt gereichen kann. Er ist daher befugt und verpflichtet, von allen daselbst ein- und ausgehenden Preuß. Schiffen Kenntniß zu nehmen, auf den gesammten dortigen Verkehr Preuß. Unterthanen ein fleißiges Auge zu haben, für die immer mehrere Aufnahme desselben, so wie für Erhaltung guter Ordnung dabei bestens Sorge zu tragen, allen Unsern dorthin kommenden schifffahrenden und handlungstreibenden Unterthanen, sowohl durch gütliche, von beiden Theilen ersuchte Schlichtung etwaniger Streithändel unter ihnen, als auch ihren übrigen Angelegenheiten durch Rath und That, durch Schutz in Beeinträchtigungen, durch Beistand in Unglücksfällen, und überhaupt durch Vertretung und Vertheidigung ihrer Personen, ihrer Schiffe, Güter, Rechte und Freiheiten, mit aller Gewissenhaftigkeit, Einsicht und Klugheit nützlich zu sein, und zu dem Ende nach Erforderniß der Umstände bei den obrigkeitlichen Behörden des Konsulat-Bezirkes schriftliche und mündliche Vorstellungen zu thun, Atteste auszustel-

len, Protokolle aufzunehmen, und Berichte anhero zu erstatten; alles dieses in folgenden näheren Bestimmungen.

§. 2. Verfahren des Konsuls bei der Ankunft und der Abreise Preußischer Schiffe.

Der Konsul muß zuvörderst immer darauf sehen, daß alle Preußische Schiffer, den, dieserhalb durch Unsere Kameral-Behörden wiederholt ergangenen Verordnungen gemäß, sogleich nach ihrer Ankunft in den Hafen oder Bezirk, wo der Konsul residirt, und sobald sie für die Sicherheit des angekommenen Schiffes gesorget, spätestens aber binnen 4 Tagen sich im Konsulat melden, und daselbst ihre Freipässe und Schiffsrollen vorzeigen, auch (ohne jedoch gehalten zu sein, die Konnoissements zu produciren) den Inhalt ihrer Ladungen der Wahrheit gemäß angeben, und von ihrer gemachten Reise, dem Orte, woher sie kommen, der Zeit ihrer Abfahrt, den Häfen, in welche sie während der Reise eingelaufen, und demjenigen, was ihnen etwa auf der Reise Merkwürdiges begegnet ist, getreuliche Anzeige thun.

Der Konsul ist verpflichtet, dieses Alles, so wie auch, außer dem Namen der Schiffer und der Schiffe, noch die Größe der letztern nach Kommerzlasten, die Zahl der Schiffsmannschaft, den Tag der Ankunft u. s. f. in seinem Journal genau aufzuzeichnen, sich von der Richtigkeit der vorgelegten Pässe zu überzeugen und dieselben erforderlichen Falls darunter, und zwar unentgeldlich, zu attestiren. Uebrigens hat derselbe auch den angekommenen Schiffern, wenn solche nicht schon mehrmalen dagewesen sind und die dortige Verfassung aus Erfahrung kennen gelernt haben, alles das bekannt zu machen, was ihnen von den Gesetzen, Gebräuchen und Gewohnheiten des Orts, besonders von Ein- und Ausfuhrverboten, wegen Contrebandewaaren u. dergl. zu wissen nöthig ist, um sich danach zu achten und für Schaden zu hüten. Der Konsul wird wohlthun, eine zu diesem Behuf verfaßte Note bereit zu halten, um sie den Ankommenden vorlesen zu können.

Da auch die Schiffer gehalten sind, sich bei ihrer Abreise wiederum im Konsulat zu stellen, um ihren neuen Bestimmungsort anzuzeigen, ihre Rückladung anzugeben, und die Rechnungen von ihren daselbst an Hafen- und Schiffsungeldern, Mäklergebühren u. s. f. gehabten, die Rheder und Befrachter angehenden Ausgaben dem Konsul vorzulegen, so muß dieser solche Abreise des Schiffes, dessen mitgenommene Ladung, Bestimmungsort u. s. f. gleichfalls in seinem Journal verzeichnen. Zugleich aber muß der Konsul dem Schiffer nicht allein ein eigenhändig unterschriebenes Certifikat unentgeltlich, in der Art ertheilen, daß daraus erhelle, wann das Schiff daselbst angelangt sei? wann der Schiffer sich sowohl bei seiner Ankunft als Abreise im Konsulat gemeldet? von wo das Schiff gekommen sei, und wohin die Reise wiederum gehe, für wessen Rechnung dieselbe geschehe, und was an Konsulatgebühren entrichtet worden? Sondern der Konsul ist auch verbunden, vorgedachte Schifferrechnungen besonders durchzugehen, und deren Richtigkeit, gleichfalls unentgeltlich, zu attestiren [1]), um in Gemäßheit Unsers unterm 29. Mai 1791 an alle Konsuls erlassenen Circulairs darauf zu sehen, daß die Schiffer den Rhedern und Befrachtern keine übertriebene oder falsche Rechnungen machen, und sie auch selbst nicht von den Schiffsmäklern hintergangen werden.

Da Wir übrigens in wohlmeinender Absicht, die Freiheit der Handlung unbeschränkt zu lassen, ausdrücklich wollen, daß der Konsul die Einsicht der Original-Konnoissements von dem Schiffer nicht fordern, sondern dieser nur gehalten sein solle, den Inhalt der Hin- und Rückladungen genau und der Wahrheit gemäß anzugeben, so wird der Konsul, um in seinen hievon nach §. 10 jährlich einzusendenden Specifikationen alle Unrichtigkeiten zu vermeiden, falls er die Wahrheit der Schifferangaben zu bezweifeln Ursach hat,

---

1) Siehe Bemerkung ad 6 S. 72.

sich in den Zollämtern, oder wo es sonst dienlich, von der gelöschten oder der wieder eingenommenen Ladung zuverlässige Kenntniß zu verschaffen suchen.

Wenn ein Preuß. Schiffer bei seiner dortigen Ankunft oder Abreise ganz unterläßt sich bei dem Konsul zu melden, so hat dieser davon glaubhafte Anzeige anhero zu thun, und werden wir hierauf, oder auch wenn der Schiffer bei seiner Zuhausekunft nicht durch die Certifikate des Konsuls oder sonst beweisen kann, daß er sich bei diesem gehörig gemeldet habe, von ihm sowohl die in Unsern Verordnungen auf solchen Unterlassungsfall bereits festgesetzte Strafe von 5 Thlr. unausbleiblich einziehen, als auch die Konsulatgebühren nachbezahlen lassen, welche auf seine Kosten dem Konsul, dem sie zukommen, übermacht werden sollen.

Zu §. 2 sind ergangen:

1. Bekanntmachung der K. Regierung zu Stettin v. 8. Dezbr. 1839.

In Folge höherer Anordnung bringen wir hiermit zur Kenntniß des Schifffahrt und Handel treibenden Publikums, daß von dem Königl. Ministerium der Finanzen im Einverständnisse mit dem Königl. Ministerium der ausw. Angel., beschlossen worden ist, denjenigen Preußischen Schiffern, welche mit ihrer Ladung nach Rouen bestimmt sind, und in Honfleur sich nur aufhalten, um die zur Weiterreise erforderliche Fluth abzuwarten, oder um Lootsen einzunehmen, da sie sich dann bei der Löschung im Preuß. Konsulat zu Rouen zu melden haben, die Meldung bei dem Preuß Konsular-Bevollmächtigten in Honfleur zu erlassen, damit nicht eine doppelte Meldung erforderlich wird.

(Amtsbl. 1840. Nr. 1. S. 3.)

2. Bekanntmachung ders. Regierung vom 14. Septbr. 1842, die persönliche Meldung beim Konsular-Beamten betr.

Der Königl. Konsul in Havre hat sich für verpflichtet gehalten, davon Anzeige zu erstatten, daß die meisten sich bei ihm meldenden Schiffs-Kapitaine ihre Musterrollen nicht persönlich, sondern durch Vermittelung eines Makler-Gehülfen einreichten.

Zwar ist Schiffern, welche mit ihren Fahrzeugen innerhalb eines Konsular-Bezirks, aber nicht an dem Residenzorte des Konsular-Beamten einlaufen, nachgelassen, die Meldung nicht persönlich, sondern schriftlich oder durch mündliche — einem Dritten übertragene — Bestellung zu leisten; befindet der Schiffer mit seinem Fahrzeuge sich aber an einem Orte, wo der Konsular-Beamte seinen Wohnsitz hat, so findet jene Vergünstigung, wie sich von selbst ergiebt, keine Anwendung auf ihn, sondern es liegt ihm nach wie vor ob, bei dem Konsular-Beamten sich persönlich zu gestellen.

In Gemäßheit eines Reskripts des Herrn Finanz-Ministers Exc. vom 3. v. M. werden die diesseitigen Rheder und Schiffer darauf aufmerksam gemacht, daß für jeden Schiffer, der sich mit seinem Fahrzeuge an einem Orte befindet, wo der Konsular-Beamte seinen Wohnsitz hat, die Verbindlichkeit, sich bei diesem Beamten persönlich zu gestellen, unzweifelhaft feststeht, und daß in jedem Falle, wo dieser Vorschrift nicht nachgelebt werden sollte, sobald solches zur Anzeige kommt, die Bestrafung des betreffenden Schiffsführers gemäß Artikel 2 des Konsular-Reglements vom 18. September 1796 eintreten muß.

(Amtsbl. 1842. Nr. 38. S. 38. u. Min.-Bl. d. i. V. 1842. S. 379. Nr. 517.)

3. Verfügung des Finanz-Ministerii an die Königlichen Regierungen zu Königsberg, Danzig, Cöslin, Stettin und Stralsund, betreffend Meldungen der Preußischen Schiffer bei den Konsulatbeamten in ausländischen Häfen, vom 12. August 1845.

Es sind mehrfach Fälle vorgekommen, in welchen Preußische Schiffer es unterlassen haben, sich bei ihrer Ankunft und Abreise in einem fremden Hafen bei dem betreffenden Konsul zu melden, und ihre Schiffspapiere zum Visiren vorzulegen.

Insbesondere ist dies häufig in solchen, namentlich Englischen, kleinen Häfen wahrgenommen worden, welche, obwohl sie zu dem Bezirke eines Konsuls gehören, nicht die Residenz eines Konsuls oder Vicekonsuls sind, und es scheint vielfach die Ansicht verbreitet zu sein, daß die Schiffer nur dann zur Meldung beim Konsul verpflichtet seien, wenn dieser in dem Hafen, in welchen sie einlaufen, selbst wohnt.

Der §. 2 des Konsular-Reglements vom 18. Septbr. 1796 (Mylii Edikt.-Samml. S. 651 ff) schreibt diese Meldungsverbindlichkeit indessen allgemein, und namentlich auch in solchen Fällen vor, in welchen die Schiffer nicht blos in dem eignen Hafen, sondern überhaupt nur in dem Bezirk eines Konsuls ankommen. Ich veranlasse die Königl. Regierung daher, die Schiffer ihres Regierungsbezirks an die ihnen obliegende Verpflichtung mit dem Bemerken zu erinnern, daß sie in Fällen, in welchen sie die vorgeschriebene Meldung unterlassen, dem §. 2 des Konsular-Reglements gemäß, unnachsichtlich zur Strafe gezogen werden müssen.

Ich bemerke dabei, daß nach Inhalt der Anmerk. 2 zu Nr. 1. des Konsular-Gebührentarifs vom 10. Mai 1832 für die bloße Meldung und Visirung der Schiffspapiere in solchen Fällen, in welchen der Konsul oder Vicekonsul in dem eingelaufenen Hafen nicht selbst residirt, keine Konsulatsgebühren zu entrichten sind, und daß es auch nachgelassen werden kann, daß die Meldung in solchen Fällen nicht persönlich, sondern schriftlich, oder durch mündliche Beauftragung eines dritten, dem die zu visirenden Schiffspapiere anvertraut werden können, erfolge. Es wird daher den betreffenden Schiffern nicht zur Entschuldigung gereichen, wenn sie etwa anführen möchten, daß sie zu einer Zureise nach dem Wohnorte des betreffenden Konsuls nicht Zeit gehabt hätten.

(M.-Bl. d. i. V. 1846. Nr. 5. S. 109.)

4. Verfügung des Finanz-Ministerii an dieselben Königl. Regierungen vom 26. Januar 1846.

Die Verfügung vom 12. August v. J. wegen Meldung der Preußischen Schiffer in ausländischen Häfen, welche zu einem Konsulatbezirk gehören, in denen aber der Konsul nicht residirt, hat zu Beschwerden der diesseitigen Rheder geführt, welche vorgestellt haben, daß die nachgelassene schriftliche Meldung unter Beifügung der Schiffspapiere diese letzteren der Gefahr des Verlustes aussetze oder die Abreise des Schiffes verzögern könne, da der Schiffer die Rückgabe der Papiere abwarten müsse.

Um diesem Uebelstande, soweit es die Rücksicht auf Sicherstellung der konsularischen Amtswirksamkeit zuläßt, zu begegnen, will ich die in der obigen Verfügung enthaltene Bestimmung dahin modifiziren, daß Preuß. Schiffern, welche in einen auswärtigen Hafen einlaufen, der zu einem größeren nicht auf den Wohnort des Konsuls beschränkten Preuß. Konsulatbezirke als Vor- oder Nebenhafen gehört, wenn sie die, nach §. 2 des Konsular-Reglements vom 18. September 1796 auch in einem solchen Falle vorgeschriebene Meldung im Konsulate nicht persönlich machen wollen, zwar die schriftliche Meldung ohne Beifügung der Schiffspapiere, jedoch nur mit der Maßgabe nachgelassen sein soll, daß sie in dieser schriftlichen Meldung anzeigen:

1) Namen, Größe, Bauart und Nationalität des Schiffes, übereinstimmend mit dem Inhalte des Beilbriefes,
2) Ort und Datum der Ausstellung des letztern,
3) Zahl der Bemannung,
4) Gegenstand der Ladung (summarisch: Holz, Getreide, Stückgut ꝛc.) oder ob in Ballast,
5) Namen des Abgangshafens und des Hafens der weitern Bestimmung,
6) Ob das Schiff beladen (wie ad 4) oder in Ballast ausgeht.

Gänzliche Unterlassung der Meldung und, im Falle diese schriftlich erfolgt, Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit derselben in Bezug auf die vorgedachten Punkte wird an den betreffenden Schiffern mit einer Ordnungsstrafe von 5 Rthlr. für jeden Fall geahndet, und werden die im Auslande residirenden Konsuln von dieser Bestimmung in Kenntniß gesetzt werden.

Die Königl. Regierung wird angewiesen, Ihre in Folge des Reskripts vom 12. August v. J. getroffene Verfügung hiernach zu modifiziren und danach eine Bekanntmachung durch das Amtsblatt zu erlassen, von welchem zwei Exemplare einzureichen sind. Auch hat Dieselbe auf deren Inhalt die Rhederei Ihres Bezirks durch Verfügung an die Vorstände der Kaufmannschaften besonders aufmerksam zu machen.

(M.-Bl. d. i. V. 1846. Nr. 5. S. 110.)

5. Bekanntmachung ders. Regierung v. 20. Febr. 1846, die den Schiffern obliegende Meldung in jedem fremden Hafen, der zum Bezirk eines diesseitigen Konsuls gehört, betr.

Es ist häufig wahrgenommen worden, daß Schiffer beim Einlaufen in kleinen ausländischen Häfen, welche, obwohl sie zu dem Bezirke eines Konsuls gehören,

nicht die Residenz eines Konsuls oder Vicekonsuls sind, die Meldung unterlassen, und es scheint vielfach die Meinung verbreitet zu sein, daß die Schiffer nur dann zur Meldung beim Konsul verpflichtet seien, wenn dieser in dem Hafen, in welchem sie einlaufen, selbst wohnt.

Der §. 2 des Konsular-Reglements vom 18. Septbr. 1796 schreibt diese Meldungs-Verbindlichkeit indessen allgemein und namentlich auch in solchen Fällen vor, in welchen die Schiffer nicht blos in dem eignen Hafen, sondern überhaupt nur in dem Bezirk eines Konsuls ankommen.

Wenn nun hierbei eine schriftliche Meldung unter Beifügung der Schiffspapiere nachgelassen war, so hat dies doch zu der Beschwerde Veranlassung gegeben: daß die Rheder der Gefahr des Verlustes jener Papiere ausgesetzt würden, oder die Abreise des Schiffes verzögert werden könne, da der Schiffer die Rückgabe der Papiere abwarten müßte.

Zur Begegnung dieser Uebelstände hat des Herrn Finanz-Ministers Excellenz diese Vorschrift, soweit es die Rücksicht auf Sicherstellung der konsularischen Amtswirksamkeit zuläßt, durch das Reskript vom 26. v. M. dahin modifieirt, daß Preußischen Schiffern, welche in einen auswärtigen Hafen einlaufen, der zu einem größern, nicht auf den Wohnort des Konsuls beschränkten Preußischen Konsularbezirke als Vor- oder Nebenhafen gehört, wenn sie die Meldung im Konsulat nicht persönlich machen wollen, zwar die schriftliche Meldung, auch ohne Beifügung der Schiffspapiere, jedoch nur mit der Maßgabe nachgelassen sein soll, daß sie in dieser schriftlichen Meldung anzeigen:

1) Namen, Größe, Bauart und Nationalität des Schiffs, übereinstimmend mit dem Inhalte des Beilbriefes;
2) Ort und Datum der Ausstellung des Letzteren;
3) Zahl der Bemannung;
4) Gegenstand der Ladung (summarisch, Holz, Getreide, Stückgut 2c.) oder ob in Ballast;
5) Namen des Abgangshafens und des Hafens der weiteren Bestimmung;
6) ob das Schiff beladen (wie ad 4) oder mit Ballast ausgeht.

Eine gänzliche Unterlassung der Meldung und, im Fall diese schriftlich erfolgt, eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit derselben in Bezug auf die vorgedachten Punkte wird an den betreffenden Schiffern mit einer Ordnungsstrafe von 5 Thlr. für jeden Fall geahndet werden.

Dies wird den Schiffern des hiesigen Regierungsbezirks zur genauesten Nachachtung hierdurch bekannt gemacht.

(Amtsbl. 1846 Nr. 10. S. 84, republ. a. 15. Juli 1847 Amtsbl. 1847 Nr. 31. S. 181.)

Zu bemerken ist ferner noch:

6 In Bezug auf die konsularische Visirung von Unkosten-Rechnungen ist festgesetzt worden, daß der Schiffer, falls ihm nicht von seinem Rheder etwas Anderes ausdrücklich vorgeschrieben ist, nur in sofern verpflichtet sein soll, dem Konsulate seine Rechnungen behufs der Prüfung und Attestirung vorzulegen, als er Veranlassung hat, zu vermuthen, daß sie mißbräuchliche Ansätze enthalten.

(Handb. f. Kons.-Beamte S. 19.)

7. Bei periodischen Fahrten, die sich im Laufe des Jahres regelmäßig wiederholen, braucht die Meldung im Konsulate, von der auch Dampfschiffe nicht ausgenommen sind, nur auf der ersten jährlichen Fahrt, also nur einmal im Jahre, zu geschehen.

(Das. S. 20.)

8. Die Staats-Postschiffe sind bei ihren regelmäßig wiederkehrenden Fahrten, worüber mit den fremden Regierungen besondere Verträge bestehen, von der im Konsular-Reglement angeordneten Verpflichtung, sich in den Königl. Konsulaten zu melden, im Allgemeinen zwar nicht betroffen. Ihre Führer haben jedoch die Weisung erhalten, alljährlich nach der ersten Ankunft in dem fremden Hafen, wo ein Königl. Konsular-Beamter residirt, sich demselben, sobald es ihre Dienstpflicht gestattet, persönlich vorzustellen, und ihm über den Fahrplan, die Besatzung u. s. w. jede gewünschte Auskunft bereitwillig zu ertheilen. Wenn die Postschiffe des Staats zu außerordentlichen, nicht vertragsmäßigen Fahrten benutzt werden, so hat sich der Kapitain seiner Instruktion zufolge jedes Mal mit seinen Legitimations-Papieren im Konsulat einzufinden.

Gebühren sind von dergleichen Schiffen aus dem Grunde der Meldung bei dem Konsular-Beamten unter keinen Umständen zu entrichten.
(Das. S. 703.)

---

§. 3. Verfahren des Konsuls bei See-Unfällen Preuß. Schiffe.

Bei allen Unfällen, welche Schiffen, die Unsern Unterthanen zugehören, in dem Hafen, oder dem ganzen Bezirk, wo der Konsul residirt, begegnen möchten, vornehmlich

A. Bei Strandungen.

bei Strandungsfällen, wenn ein solches Schiff ganz oder zum Theil verunglückt, hat der Konsul sich desselben, der Ladung und der Mannschaft nach besten Kräften mit Eifer und Treue anzunehmen, und wofern die Rheder und Befrachter selbst Korrespondenten und Bevollmächtigte an dem Orte haben, welche die dabei vorfallenden Besorgungen im Detail übernehmen, selbige mit Rath und That und seinem ganzen Gewicht, da wo es erforderlich, zu unterstützen; wofern aber solche Korrespondenten und Bevollmächtigte ermangeln, wird der Konsul schon von Amts wegen sich aller Hülfsleistung im Detail selbst bestens unterziehen, und für Schiff und Gut so sorgen, als ob es sein Eigenthum wäre, und er sich zu verantworten getrauet. Auf jeden Fall muß er die Rettungsanstalten für Schiff und Ladung auf das eifrigste befördern, und dahin sehen, daß von letzterer so viel als möglich geborgen, und solches in guter und sicherer Verwahrung gehalten, den Eigenthümern aber frei verabfolgt, und dabei nicht unmäßiger Bergelohn oder Strandungsgefälle erhoben werden. Der Konsul kann hiebei in Reklamirung einer ungesäumten und nachdrucksamen obrigkeitlichen Hülfe und billigen Verfahrungsart sich besonders auch auf Unser gutes Beispiel berufen, indem Wir bei allen an den Preuß. Küsten geschehenden Schiffbruchs- und Unglücksfällen immer die größte Aufmerksamkeit, Fürsorge und möglichste Rettungsanstalten anwenden lassen, und außer einem mäßigen Bergelohn durchaus keine weitere Strandrechts-Exaktionen von einem fremden gestrandeten oder angetriebenen Schiff und Gut erheben lassen, als ausgenommen dann Retorsionsweise, wenn in dem Lande, wo solches Schiff und Gut hingehört, die dort verunglückenden Schiffe und Güter Unserer eigenen Unterthanen dergleichen Exaktionen unterworfen sind; welches letztere der Konsul nöthigen Falls wohl bemerklich machen wird.

Derselbe hat auch dafür zu sorgen, daß von der dortigen Obrigkeit, oder Falls sich dieselbe etwa damit nicht zu befassen pflegte, von ihm selbst, nicht allein dem Schiffer und Schiffsvolk eine solenne Erklärung oder Deposition von allen und jeden Umständen des Unglücksfalles abgenommen und solche gebührend protokollirt, sondern auch über Alles, was geborgen ist, ein genau richtiges Inventarium aufgenommen, und von beiden eine vidimirte Abschrift an die Interessenten des Schiffs und Gutes, durch deren Korrespondenten oder sonst durch ihn, unverzüglich eingesandt werde.

Gleichfalls muß der Konsul sich der auf dem verunglückten Schiffe befindlich gewesenen Mannschaft mit Rath und That angelegentlichst annehmen, und alle ersinnliche Sorge dafür tragen, daß dieselbe, der natürlichen Billigkeit, so wie dem Preuß. und allen damit übereinstimmenden fremden Seerechten gemäß, in nichts vervortheilet, sondern überall erleichtert und unterstützt werde, und besonders, daß die Schiffsleute, da an deren Konservation vornehmlich gelegen ist, sich nicht selbst überlassen bleiben, sondern vielmehr Anstalten getroffen werden, damit dieselben, wenn sie nicht mit dem havarirten Schiffe nach dessen Ausbesserung wieder abgehen können, auf andere Art zu einer sicheren und unentgeltlichen Rückreise in ihre Heimath, und zwar so viel thunlich auf inländischen Schiffen, Gelegenheit er-

halten; von welchem allem die Schiffsrheder, welche die Kosten ersetzen müssen, zu benachrichtigen sind.

B. Bei Havarien.

Bei Havarien oder kleinern Seeschäden, wo leicht gewinnsüchtige Schiffer für die Rheder und Interessenten nicht mit Treue und Gewissenhaftigkeit verfahren, und insbesondere bei kleinen oder ordentlichen und bei partikulairen Havarien, insofern bei diesen der Schade nicht ins Große geht, machen Wir es dem Konsul hiermit zur ausdrücklichen Pflicht, dabei eine gewisse Kontrole in der Art auszuüben, daß er die von einem in dem Konsulatsdistrikt ankommenden Preuß. Schiff erlittene Schäden und zum Besten der Reise des Schiffs und der Ladung gehabte Kosten verificire, über die Ausbesserung der Schäden, wann der Schiffer sie selbst oder durch dortige Kommissionairs besorgen läßt, allgemeines Aufsehen führe; sonst aber bei Ermangelung der letztern sie unmittelbar dirigire, und alle diesfallsige Rechnungen durch seine Unterschrift legalisire, damit keine Uebervortheilungen von Seiten des Schiffers und Kommissionairs vorfallen können.

Was große gemeinschaftliche oder außerordentliche Havarien betrifft, so gehet auf diese, und auf die sub Litr. A. gedachten völligen Unglücksfälle dasjenige, was Wir in Unserer Assekuranz- und Haverey-Ordnung v. 18. Febr. 1766 [1]) zu mehrerer Sicherheit und Erleichterung der Assekuranzgeschäfte bereits dahin festgesetzt haben, daß die von Schiffen erlittene Schäden am Ort, wo das Unglück sich zugetragen, von kunsterfahrenen Taxatoren, oder in deren Ermangelung von glaubwürdigen Männern besichtiget und gewürdiget werden, diese aber ihre Taxe vor der Ortsobrigkeit oder vor Notarien und Zeugen, oder auch vor dem Konsul beschwören; daß geborgene Waaren ebenmäßig vor einem der nehmlichen Behörden eidlich taxirt werden, nachdem sie auch in ihrer Gegenwart, wenn es nicht in der der Interessenten oder Bevollmächtigten geschehen kann, eröffnet worden; und daß die Schiffer nach einem unterweges in einem Nothfall zur Rettung des Schiffs gethanen Seewurf, dem Konsul den Schaden und Betrag der geworfenen Güter nebst der ganzen Bewandtniß des Nothfalles genau und umständlich angeben sollen. Der Konsul hat sich daher solchen ihm vorkommenden Geschäften zu unterziehen, darüber ordentliche Protokolle zu halten, und diese den Interessenten, die es verlangen, in vidimirter Abschrift mitzutheilen.

---

1. Zu §. 3. ist das nachfolgende Cirkul.-Reskr. des K. Minist. der auswärtigen Angelegenheiten v. 9. März 1839, mitgetheilt durch Amtsbl.-Bekanntm. der K. Reg. zu Stettin v. 19. Juni 1839 ergangen:

Nach Inhalt des §. 3 des allgemeinen Preußischen Konsular-Reglements vom 18. September 1796 haben die Preußischen Konsular-Beamten im Falle der Strandung eines Preußischen Schiffes innerhalb ihres Amtsbezirks, soweit sich nicht die dortigen Landes-Behörden mit der Sache befassen, nicht blos den Kapitain, sondern auch die Mannschaft des Schiffes über den stattgehabten Unglücksfall umständlich zu Protokoll zu vernehmen, und demnächst eine vidimirte Abschrift der betreffenden Verhandlung unverzüglich den Interessenten des Schiffes und der Ladung zugehen zu lassen. — Es ist jedoch öfters vorgekommen, daß die Matrosen sich geweigert haben, der, jener Bestimmung entsprechend, ihnen obliegenden Pflicht gemäß, ihre desfallsige Verklarung abzugeben, oder dieselbe zu unterzeichnen, sofern sie nicht zuvörderst wegen vermeintlicher Heuer-Forderungen befriedigt würden. Eine solche Weigerung ist durchaus nicht begründet, da die Leistung der Aussagen, um welche es sich handelt, gesetzlich nicht an gewisse Bedingungen geknüpft werden darf, und am wenigsten mit der Heuer in Verbindung zu bringen ist, worauf die Preußischen Matrosen, wenn ihr Schiff durch Zufall ganz verloren gegangen, nach §. 1576 Titel 8 Theil II. Allgem. Landrechts, wie die Matrosen in andern Staaten, weder für die Zukunft noch auch für die Vergangenheit weiter Anspruch haben.

---

1) Siehe Bemerkung ad 2 S. 75.

Nachdem indeß unter den Königl. Konsular-Beamten hin und wieder Zweifel über das in dergleichen Fällen zu beobachtende Verfahren sich kund gethan hat, erscheint es in Rücksicht auf gehörige Ausführung der in Rede stehenden Reglements-Bestimmung um so angemessener, diese Zweifel allgemein zu beseitigen, als den Rhedern und Befrachtern eines gestrandeten Schiffes bei Ermangelung einer diesfälligen Verklarung der Mannschaft die erheblichsten Nachtheile erwachsen können. Demnach werden sämmtliche Preußische Konsular-Beamte mit Gegenwärtigem ermächtigt und angewiesen, in Fällen, wo es auf Beseitigung einer Weigerung der in Rede stehenden Art ankommt, die Einwirkung der kompetenten Orts-Behörde, wenn und in wieweit letztere hierzu nach der Verfassung des Landes im Stande und bereitwillig ist, zu dem Zwecke zu requiriren, um es zu veranlassen, daß der widerspenstige Matrose durch Verhaftung angehalten werde, der konsularischen Anordnung, welcher er den Gehorsam verweigert, schuldige Folge zu geben.

Die Kosten, welche hierdurch entstehen, sind bei der nächsten Liquidation der amtlichen Konsular-Auslagen in Berechnung zu stellen.

(Amtsblatt 1839 Nr. 27. S. 153.)

2. Die in Bezug genommene Assekuranz- und Havarie-Ordn. v. 18. Febr. 1766 ist nicht mehr in Kraft. Die betr. Vorschriften des A. L. R. Theil II. Titel 8. §§. 1840 — 1866 u. 2242 — 2261 sind dafür eingetreten.

---

§. 4. Verfahren des Konsuls bei Kriegs-Unfällen.

In Kriegszeiten und zwar

A. Im Kriege zwischen andern Mächten, wo Preußen neutral verblieben.

wenn zwischen andern Staaten Mißhelligkeiten ausgebrochen sind, und der Krieg auch zur See geführet wird, Wir aber bei demselben ganz neutral und in freundschaftlichem Vernehmen mit den allerseits kriegführenden Mächten verblieben sind, hat jeder Konsul seines Orts mit treuem Eifer beizutragen, damit überall die Ehre und Sicherheit Unserer Flagge aufrecht erhalten werde, und Unsern Unterthanen in ihrer Seeschifffahrt und Handlung die Vortheile der Neutralität zu Gute kommen. Zur allgemeinen Richtschnur für das ganze Benehmen des Konsuls in solchen Zeitläuften, bemerken Wir hier, wie Wir bei den fast von allen Europäischen Seemächten in Verträgen und sonst öffentlich anerkannten und auch von Uns schon geltend gemachten Grundsätzen beharren, daß nämlich bei einem Seekrieg neutrale Schiffe auf allen Meeren und nach allen Häfen und Gebieten der kriegführenden Mächte, nur mit Ausnahme der wirklich bloquirten Plätze, ungestört fahren und nach allen jenen Häfen und Gebieten alle Waaren, mit Ausschluß der Krieges-Kontrebande in dem sogleich näher zu bestimmenden Sinne dieses Wortes, hinbringen dürfen; daß frei Schiff auch frei Gut mache, folglich die in einem neutralen Schiff befindliche einem kriegführenden Theil zugehörende Ladung nicht von dem Gegner desselben weggenommen werden könne, hievon aber Krieges-Kontrebande, das heißt nur Waffen, Krieges-Munition, und alles was zur Kleidung, Equipirung und Rüstung der Soldaten dienet, auszunehmen seien, und daß neutrale Schiffe nicht angehalten, auf jeden Fall aber schleunig losgelassen werden müssen.

Wenn daher bei einer Kriegsführung von Seiten derjenigen Macht, bei welcher unser Konsul angestellt ist, ein Preuß. Schiff, ungeachtet Unserer Neutralität, angehalten, von ihren Kriegesschiffen und Kapern weggenommen, und als Prise in einem, zum Konsulatsbezirk gehörigen Ort aufgebracht werden, oder aber auch nur eine rechtliche Verhandlung über einen solchen Fall vor dortige Gerichtshöfe kommen sollte, so hat der Konsul, wenn die Sache bei klar vorliegenden faktischen Umständen und nach obigen Grundsätzen sich ohne Schwierigkeiten zu Gunsten Unserer Unterthanen ausweiset, zumal wenn auf dem Verzug besonderer Nachtheil ruht, sich zwar

sogleich für Freigebung des Schiffes bestens zu verwenden. Indessen muß er von jedem solchen Vorgang unverweilt sowohl Unsere Gesandtschaft, wenn Wir eine solche im Lande haben, als auch Unser Departement der ausw. Ang., benachrichtigen. Wir behalten Uns darauf vor, die nöthigen Unterhandlungen mit dem Hofe selbst pflegen zu lassen, um so mehr, da zwischen Uns und Europäischen Mächten keine Kommerz- und Schifffahrtsverträge bestehen, in welchen das Verfahren bei Beurtheilung der Rechtmäßigkeit eines als Prise aufgebrachten neutralen Schiffes ausgemacht, und noch weniger die eigene Jurisdiktion des die Prise machenden kriegführenden Staats schon von Uns anerkannt wäre. Wenn Wir indessen den Konsul zu autorisiren gut finden, die Reklamirung des Schiffes auch seiner Seits in alle Wege zu betreiben, und Schiffer und Interessenten zu unterstützen, so hat er solches nach allen Kräften zu thun, und für das eingehaltene Schiff, dessen Ladung und Mannschaft zu sorgen, damit davon nichts beeinträchtiget oder verkümmert werde.

Gleichmäßig hat derselbe, wenn dorten aus Krieges- und Staatsursachen ein allgemeines Embargo auf alle dort befindliche Schiffe gelegt würde, Unsern im Lande residirenden Gesandten, so wie Unserm Departement der ausw. Angelegenheiten ungesäumte Kenntniß davon zu geben, und den ihm hierauf zugehenden Verhaltungsbefehlen zufolge, und auch nach Maßgabe der Umstände schon unaufgefordert, die Aufhebung des Embargo für die darunter mitbegriffene Preußische, als neutrale Schiffe, so weit es von ihm abhängt, bestens zu betreiben, auch unterdessen für die Konservation der Mannschaft sowie dafür zu sorgen, daß der natürlichen Billigkeit gemäß, solchen Schiffen eine angemessene Entschädigung, und zwar nicht blos in der Maße als Miethslohn für das Schiff, sondern auch für alle dadurch verursachte Kosten und Schaden bei dem Aufenthalte bewilliget werde.

B. In Kriegen, woran Preußen Theil genommen.

Sollten Wir aber, welches die Vorsicht verhüte, selbst mit derjenigen Macht, bei welcher der Konsul angestellt ist, in Krieg verwickelt werden, und sollte dabei ein freier und ungestörter Fortgang der Handlung und Seeschifffahrt Unserer Unterthanen nicht zu erhalten sein, so wird der Konsul Bedacht nehmen, damit wenigstens nicht plötzlich und sogleich bei einer dortigen Kriegserklärung, oder gar vor derselben, die in dortige Häfen oder sonst angetroffene Preuß. Schiffe und Güter weggenommen, sondern vielmehr Unsern Unterthanen eine angemessene Zeit verstattet werde, das Ihrige in Sicherheit zu setzen.

Wir behalten Uns indessen auf solchen unverhofften Fall vor, dem Konsul Unsere Willensmeinung näher zu erkennen zu geben.

§. 5. Verfahren des Konsuls bei Rechtsstreitigkeiten Preuß. Unterthanen.

In Absicht der Streitigkeiten der dort befindlichen Preuß. Unterthanen, und der dabei eintretenden Gerichtsbarkeit, wollen Wir dem Konsul nichts mehreres zur Pflicht und Befugniß machen, als was, den Jurisdiktionsrechten des dortigen Staats unabbrüchig, sich nach allgemeinem Herkommen und Völkerrecht versteht. Wir zeichnen demselben daher folgende Verhaltungsregeln vor, welche überall ihre Anwendung finden werden, im Fall nicht etwa ein mehreres von einer fremden Macht Unserm Konsul bereits zugestanden wird, oder künftighin von Uns in Kommerz-Verträgen ausgemacht werden dürfte.

A. Bei Streitigkeiten Preuß. Unterthanen unter sich.

Bei Streitigkeiten, welche zwischen Preuß. Unterthanen selbst, seien es Schiffer und Schiffsvolk, handlungstreibende oder andere Personen, obwalten, muß der Konsul, so viel von ihm abhängt, stets die gütliche Beilegung zu versuchen und dadurch den Ausbruch förmlicher Prozesse zu verhüten, sich angelegen sein lassen. Werden beide Partheien darin einig, ihm die Streit-

sache auf Art und Weise eines Kompromisses zur schiedsrichterlichen Entscheidung zu übertragen, so ist er verpflichtet, sich derselben mit Unparteilichkeit und bester Einsicht und unentgeldlich zu unterziehen. Er hat zu dem Ende beide Theile, zwar nur summarisch aber hinlänglich, und wenn der Gegenstand erheblich oder verwickelt ist, schriftlich zu vernehmen, die Dokumente, worauf es allenfalls ankömmt, vornehmlich bei Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk, die Heuerkontrakte und Schiffsrollen einzusehen, und hiernach, wie auch nach den bei vorliegendem Falle anzuwendenden Rechten, den Ausspruch zu thun, welcher bei Sachen von einigem Belang auch schriftlich zu verfassen ist, und für die nach Unsern Staaten zurückkehrende Unterthanen, bis dahin, daß sie hier bei Unsern Gerichtshöfen ihr Recht allenfalls weiter verfolgen mögen und können, die Kraft einer provisorischen Entscheidung behält. Außer solchen freiwilligen Kompromissen, welche der Konsul sowohl von Unsern Unterthanen, als auch von andern Personen in merkantilischen Streitfällen, so wie es fast überall unter der Kaufmannschaft gewöhnlich ist, übernehmen kann, ist aber demselben keine eigentliche Jurisdiktion über die in seinen Konsulatsbezirk hinkommende Preuß. Unterthanen beigelegt. Diese bleiben in allen ihren dortigen Civil- und Kriminalfällen, also auch bei Streitigkeiten unter einander, wenn es darüber zu Prozessen kömmt, der Jurisdiktion der dortigen Obrigkeit unterworfen. Daß diese ihnen indessen beständig eine gute und prompte Justiz administrire, wird mit das Augenmerk des Konsuls sein, vornämlich auch dann,

B. Bei Streitigkeiten zwischen Preuß. Unterthanen und andern.

wenn Unsere Unterthanen mit dortigen Landeseinwohnern oder andern Fremden vor dortigen Gerichtshöfen in Prozessen verwickelt werden, in welchem Fall er jenen mit gutem Rath durch Bekanntmachung der dortigen Proceduren, und in Auswahl eines zuverlässigen Rechtsbeistandes oder Mandatarii behülflich sein, auch allenfalls auf Verlangen, wo es angehet, die Stelle des letztern selbst übernehmen, und in jedem Fall für baldige Aburtelung der Sache sich verwenden wird, damit Unsere schifffahrende oder von dort weiter reisende Unterthanen in ihren Geschäften nicht aufgehalten werden. Hiehin gehöret, daß wenn dort aus rechtlichen Ursachen ein Embargo auf ein Preuß. Schiff oder Ladung gelegt werden sollte, er bestens mitwirke, daß dasselbe durch Bürgschaft oder Kaution aufgehoben werde.

C. Bei Streitigkeiten, die den Konsul selbst betreffen.

Sollte zwischen dem Konsul selbst und einem Unserer Seefahrenden oder kommercirenden Unterthanen ein Zwist in Absicht der Verwaltung der Konsulatgeschäfte entstehen, so haben beide Theile sich an Unser Departement der ausw. Angelegenheiten zu wenden, und von daher Entscheidung zu gewärtigen, oder bei Gefahr auf dem Verzug von Unserer nächsten Gesandtschaft provisorische Verfügung zu erbitten. Uebrigens verbleibt der Konsul in seinen kaufmännischen und allen bürgerlichen Angelegenheiten unter der dortigen Orts-Gerichtsobrigkeit.

§. 6. Verfahren des Konsuls bei Todesfällen Preuß. Unterthanen.

Bei dem Todesfall eines in dem Konsulatsbezirk befindlichen Preuß. Unterthanen hat der Konsul, wenn die Erben abwesend sind, und dort keinen Bevollmächtigten haben, sich der Nachlassenschaft anzunehmen, und, insoweit er nach der dortigen Verfassung bei der den Gerichten des Orts zustehenden Aufzeichnung, Verwaltung und Regulirung des Nachlasses konkurriren kann, solches zum Besten besonders der in Unsern Staaten wohn-

haften Erben zu thun, auf jeden Fall aber dafür zu sorgen, daß diesen eine beglaubte Abschrift von dem aufgenommenen Inventario und dem etwa vorhandenen letzten Willen übermacht werde, und die Erbschaft selbst ohne Vorenthaltung oder Verkürzung zufließe.

Ist auf einem dort hinkommenden Preuß. Schiff während der Reise Jemand von der Schiffsbesatzung verunglückt oder gestorben, und über seinen Nachlaß, wie es das Seerecht erfordert, von dem Schiffer mit Zuziehung der übrigen Mannschaft ein Inventarium angefertiget worden, so hat der Konsul sich solches vorzeigen zu lassen, auch erforderlichen Falls diese Personen über etwa vorgefallene besondere Umstände bei dem Todesfall, zum Protokoll zu vernehmen, und solches den Schiffspapieren beizufügen. Weitere Verfügungen gehören vor die Preuß. Obrigkeiten nach Rückkunft des Schiffes.

§. 7. Verfahren des Konsuls bei desertirten und verarmten Seeleuten [1].

Sollte auch während der Anwesenheit des Schiffes einer oder mehrere von den darauf befindlichen Matrosen desertiren; so muß der Konsul dem Schiffer, um ihrer wieder habhaft zu werden, behülflich sein, auch wenn die entlaufenen irgendwo vorenthalten würden, sie gehörigen Orts reklamiren, und falls das Schiff unterdessen abgesegelt wäre, für ihre Rückkunft wo möglich mit einem andern Preuß. Schiff, oder auf sonstige sichere Art sorgen.

Auch wird derselbe verarmten und verlassenen Preuß. Seeleuten, damit sie in ihr Vaterland zurückgeschafft werden können, so weit es thunlich ist, aus der Armenkasse des Orts, insonderheit wo etwa dergleichen Kassen für kranke und bedürftige Matrosen vorhanden sein möchten, zur Unterstützung beförderlich sein, und zwar vorzüglich alsdann, wenn jene Seeleute nicht ein Preuß. Schiff verlassen, auf fremden Schiffen Dienste genommen haben, und von denselben in dürftigem Zustande abgekommen sind.

§. 8. Verfahren der Konsuls bei Ertheilung von Attestaten u. Reisepässen.

Außer denjenigen Verhandlungen und Bescheinigungen, zu welchen der Konsul in den bisher erwähnten und allen übrigen zu seiner eigentlichen Amtsführung einschlagenden Fällen verpflichtet ist, wird derselbe auch hiermit noch autorisiret, Preußischen Unterthanen, die es verlangen, über Kommerz- und Schifffahrts-Gegenstände, von welchen er zuverlässige Wissenschaft und Kenntniß haben kann, Certifikate zu ertheilen, auch Akten und Kontrakte, welche sie dorten über dergleichen Gegenstände unter sich errichten, durch seine Unterschrift und Konsulatsiegel zu legalisiren, wofern letzteres Geschäft nicht von dortiger Obrigkeit geschehen kann. Derselbe wird hierbei mit strengster Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit verfahren; und sollen in dieser Voraussetzung dergleichen Dokumente von ihm bei Unsern Gerichtshöfen allen Glauben erhalten, welcher Unsern Dienern in ihren Amtsverrichtungen beigelegt wird. Auch ist der Konsul befugt, Reisenden, und zwar Preuß. Unterthanen, welche von dort weiter, so wie andern Personen, welche in Unsere Staaten reisen wollen, jedoch nur, wenn selbige ihm bekannt, oder mit völlig glaubhaften, ihm vorzuzeigenden Certifikaten versehen sind, und die Absicht ihrer Reise ganz unverdächtig erscheint, Reisepässe in gewöhnlicher Form zu ertheilen. Er hat aber besonders sich vorzusehen, daß durch seine Pässe nicht unnütze Landstreicher oder offenbar schädliche Personen in Unser Land kommen, als wofür er verantwortlich werden würde. Auch über solche Atteste, Pässe und dergleichen wird er sich ein Register halten.

---

1) Siehe Verfügung v. 8. Januar 1837 S. 39.

§. 9. Freiheit der Unterthanen, in wie weit sie sich der Konsuls oder anderer Kommissionairs bedienen können.

Da Wir bei Anstellung Unserer Konsuls und bei den in den bisherigen Paragraphen ihnen vorgezeichneten Verhaltungsregeln lediglich die Beförderung und wahre Erleichterung der Seeschifffahrt und Handlung Unserer Unterthanen zum Augenmerk haben, keinesweges diese dabei aber geniren, und durch eine unnöthige Einmischung Anderer in ihre Geschäfte belästigen wollen; so verordnen Wir ausdrücklich, daß zwar allerdings der Konsul in Absicht desjenigen, was Wir im §. 2 wegen der ein- und ausgehenden Schiffe und in den folgenden §§. wegen Attestirungen und anderer eigentlich amtsmäßiger Verrichtungen festgesetzt haben, von den Preuß. Unterthanen nicht umgangen werden kann, daß diese aber in allem übrigen, was bei See- und Kriegsunfällen der Schiffe, Prozessen, Todesfällen u. dergl., durch sie selbst oder ihre Kommissionairs verrichtet werden kann, sowie bei allen sonstigen kaufmännischen Angelegenheiten, völlige Freiheit behalten, ob sie sich deshalb an den Konsul wenden, oder aber anderer Personen als Geschäftsführer bedienen wollen. Es versteht sich, daß auch im letztern Fall der Konsul immer bereit sei, ihnen nach den Grundsätzen dieser Instruktion überall mit Rath und That an die Hand zu gehen. Werden aber seine besonderen Dienste von den Unterthanen begehret, oder leistet er sie, wenn letztere keine Korrespondenten oder Bevollmächtigte dort haben, bei dringenden Vorfällen schon von Amtswegen; so ist er berechtigt, gleich andern Kaufleuten, sich eine billige Provision für solche Kommissionsgeschäfte zu berechnen. Es wird demselben bei seinen Amtsgeschäften leicht werden, durch prompte und redliche Bedienung sich in dem Vertrauen Unserer Unterthanen einen Vorzug vor fremden Kommissionairs zu erwerben.

§. 10. Berichts-Erstattung der Konsuls nach Hofe.

Ein jeder Unserer Konsuls ist verpflichtet, am Schlusse jeden Jahres einen Hauptbericht an Unser Departement der ausw. Angeleg. zu erstatten, und nicht allein damit eine General-Liste von sämmtlichen in dem Laufe des Jahres dorten angekommenen und abgegangenen Preuß. Schiffen nebst möglichst genauer Specifikation ihrer eingebrachten und mitgenommenen Ladungen, so wie auch, falls öffentliche gedruckte Listen von sämmtlichen dort ein- und ausgegangenen Schiffen und deren Ladungen zu haben wären, selbige gleichfalls einzusenden, sondern auch noch alles Uebrige, was zur Uebersicht des dortigen Verkehrs Unserer Staaten dienen kann, und alle auf dasselbe Bezug habende erhebliche oder auch sonstige merkwürdige Vorfälle anzuzeigen. Derselbe ist aber auch in der Zwischenzeit zu Berichts-Erstattungen verbunden, so oft dergleichen Vorfälle sich ereignen, deren Kenntniß für Uns von Interesse sein möchte, oder wobei er besonderer Verhaltungsbefehle benöthigt sein dürfte.

An Unser Kommerz-Departement muß der Konsul gleichfalls am Schluß des Jahres eine General-Liste der dort ein- und ausgegangenen Preuß. und wo möglich auch übrigen fremden Schiffe und ihrer Ladnngen einschicken, und sowohl in diesen alljährlichen Anzeigen, als auch in der bei allen wichtigen Handelsveränderungen in der Zwischenzeit mit dem Kommerz-Departement unter dem Rubro H. S. zu führenden Korrespondenz sich noch näher über alle das Kommerz Unserer Staaten angehende Umstände extendiren. Er wird zu diesem Behuf vornehmlich aufmerksam sein, und seine Anzeigen richten: auf die Preise solcher Waaren, welche Unsere Unterthanen von fremden Nationen in dem dortigeu Hafen kaufen, und auf die Konjunkturen, die solche in einem oder dem andern dortigen Seeorte wohlfeiler oder theurer machen; auf die verschiedenen dort davon zu entrichtenden Abgaben, deren Erhöhung nnd Verminderung; auf die Hafen- und Schiffsungelder, wie solche schon eingeführet sind, oder noch aufgelegt

werden; auf den Vorrath oder Mangel der Handelsartikel, selbst die Ernten oder die Zufuhren aus andern Ländern; auf den möglich zu machenden Absatz Preuß. Manufakturwaaren; auf neue Erfindungen der dortigeu Industrie, besonders Auffindung der wohlfeilsten rohen zur Fabrikation zu verwendenden Materialien; auf Absatzquellen in den dortigen oder in fremden Ländern, wohin die Schifffahrt oder Handlung des Orts mit solchen Waaren reicht, welche Unsere Staaten vorzüglich liefern; auf Aus- und Einfuhrverbote; Gesetze, die zur Einschränkung oder Begünstigung des Preuß. Handels gereichen können; und wiefern ein Aktivhandel mit einer oder der anderu Waare rathsam, oder wie auch nur ein ausgebreiteterer Passivhandel möglich sei.

§. 11. Korrespondenz der Konsuls mit den Preuß. Gesandten.

Wir machen es auch dem Konsul zur Pflicht, mit Unserer Gesandtschaft, wenn eine solche im dortigen Lande vorhanden ist, Korrespondenz zu pflegen, sie von erheblichen Vorgängen zu benachrichtigen, und von ihr, nach Maßgabe der vorkommenden Umstände, Intercessionen und Unterstützung seiner Schritte nachzusuchen, so wie in dringenden Fällen provisorische Verfügung, bis auf Unsere eigene nähere Anweisung, anzunehmen und zu befolgen.

§. 12. Konsulats-Gebühren.

Zur Belohnung für die vorgedachtermaßen pflichtmäßig zu leistenden Dienste, werden den Konsuls von allen in den Häfen ihres Konsularbezirks ankommenden oder abgehenden Preuß. Schiffen, in folgender Art Konsulatsgebühren bewilliget, welche sie entweder selbst, oder durch die nach §. 16 etwa von Uns anzustellende Vice-Konsuls zu erheben berechtiget sein sollen.

A. Für die außerhalb der Ostsee angestellten Konsuls.

Einem jedem Unserer in den verschiedenen Europäischen Staaten außerhalb der Ostsee, und in den noch entlegenern Gegenden angestellten Konsuls, wird von allen Schiffen, die Unsern Unterthanen zugehören, und in die Häfen seines Konsulats kommen, für eine jede Kommerzlast nach der Trächtigkeit des Schiffes, laut dessen Meßbriefes, Ein guter Groschen in Berliner Courant, den Reichsthaler zu 24 Groschen gerechnet, oder in Holländischen Dukaten, diesen zu 3 Preußischen Courant Thalern angenommmen, bezahlt. Ist aber die Trächtigkeit des Schiffes in dem Meßbriefe nicht nach Kommerzlasten bestimmt, sondern lautet auf Holz, Eisen, Roggen oder schlechtweg auf Lasten, so soll ein Drittheil weniger, also nur 8 Pfennige für eine jede solche Last erhoben werden. Die solchergestalt bestimmten Konsulatgebühren werden von einem Preuß. Schiff in der Regel nur an dem Orte, wo dasselbe eine Ladung einnimmt, oder die mitgebrachte löschet, odr auch beides zugleich thut, und zwar nur einmal, also von der eingebrachten oder abgehenden Ladung nicht besonders, entrichtet. Aber auch dann, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie, in einen andern fremden Hafen, als denjenigen, wohin es eigentlich bestimmt war, einlaufen, also einen Nothhafen suchen muß, ist der dortige Konsul zur Einforderung der nämlichen Gebühren berechtigt, weil er außer der für Schiff und Ladung zu leistenden Hülfe auch schuldig ist, dem Schiffer nach Vorschrift der §§. 2 und 3 die Unkostenrechnung zu verificiren und attestiren.

B. Für die innerhalb der Ostsee angestellten Konsuls.

In Absicht Unserer innerhalb der Ostsee, mit Einschluß von Helsingör, angestellten Konsuls, verbleibt es bei der Cirkular-Verordnung v. 1. Sept. 1783, wonach dieselben von jedem in den Hafen ihres Bezirks zum Aus- und Einladen ankommenden Preuß. Schiffe, ohne Unterschied seiner Größe, Einen Reichsthaler Berliner Courant oder in Dukaten zu drei solchen Tha-

lern gerechnet, an Konsulatgebühren empfangen. Diese müssen von jeder Reise bezahlet werden, sofern das Schiff 50 Last und darüber groß ist; enthält dasselbe aber unter 50 Last, so werden sie nur einmal im Jahre entrichtet. Auch finden die Gebühren, aus dem bei A. bemerkten Grunde, dann Statt, wenn ein Schiff wegen Sturm oder Havarie in den Hafen einläuft.

Wegen Unseres Konsuls zu Helsingör aber fügen Wir hierzu noch die weitere Bestimmung, daß derselbe von einem Schiff, welches blos den Sund passiret, und zu Helsingör den Zoll entrichtet, nicht aber auch Ladung löscht oder einnimmt, und zwar, wenn ein solches Schiff über 50 Lasten groß ist, Einen Thaler Berliner Courant, wenn aber dasselbe nur 50 Lasten und darunter ladet, Einen Gulden, oder Sechszehn Groschen Berliner Courant, zu erheben hat. Diese Gebühren dürfen indeß dem Konsul zu Helsingör, von einem Schiff, ohne Rücksicht auf dessen mehrmalige Passirung, nur einmal im Jahre entrichtet werden. Derselbe muß dagegen die Klarirung des Preuß. Schiffes, oder Besorgung bei der Sundzollkammer, unentgeltlich verrichten, wenn der Schiffer dieses wünschet und verlanget. Letzterer ist aber nicht gehalten, sich jedesmal persönlich bei dem Konsul zu Helsingör zu melden, sondern kann seine Konsulatgebühren und Anzeigen an diesen, wenn Wind und Wetter unverweilte Weiterreise dringend nöthig macht, auch durch einen dritten gelangen lassen.

C. Ausnahme davon.

Schiffe, welche in einen Hafen, es sei innerhalb oder außerhalb der Ostsee, nur mit Ballast einkommen, und mit Ballast wieder von dort ausgehen, zahlen dem Konsul nur die Hälfte der unter A. und B. festgesetzten Gebühren. Die von Stettin nach Copenhagen gehenden Holzschiffe, sowie die nach Amsterdam gehenden Ostfriesischen Torfschiffe sind von Erlegung der Konsulatgebühren gänzlich befreiet, und von Meldung bei den Konsuls, wo es die Schiffer nicht selber nöthig finden, dispensiret.

Zu §. 12 ist zu bemerken:

1. Die Gebühren-Verhältnisse der K. Konsular-Beamten sind durch die nachfolgende Gebühren-Taxe v. 10. Mai 1832 anderweitig regulirt worden.

Gebühren-Taxe
für die Königlich Preußischen Konsulate.

I. Allgemeine Konsulats-Gebühren, welche von jedem in einem Hafen, wo ein Preußischer Konsul oder Vice-Konsul angestellt ist, ankommenden Preuß. Schiffe, welches daselbst Ladung löscht, Ladung einnimmt, oder auch beides verrichtet, oder einen Nothhafen sucht, oder überwintert, nach der aus dem Beil- oder Meßbriefe hervorgehenden Trächtigkeit des Schiffes zu entrichten sind.

1) In den außereuropäischen Häfen für eine jede Preuß. Normallast 2 Sgr.

2) In den europäischen Häfen, außerhalb der Ostsee, für die Normallast 1 Sgr. 6 Pf.

3) In den Häfen innerhalb der Ostsee, mit Einschluß des Sundes, der Belte und des Schleswig-Holsteinschen Kanals

a) von Schiffen über funfzig Normallasten, für die Last 1 Sgr.

b) von Schiffen unter funfzig Normallasten, für die Last 6 Pf.

Anmerkung.

1) Schiffe, welche in einem Hafen nur mit Ballast einkommen und mit Ballast wieder von dort ausgehen, imgleichen Schiffe, welche zwar beladen, und zum Zwecke der Löschung einlaufen, jedoch denselben wegen anderweitig erhaltener Bestimmung ohne vorgenommene Löschung wieder verlassen, zahlen nur die Hälfte der obigen Gebühren.

2) In denjenigen Fällen, wo einem Königlichen Konsulate ein nicht auf den Hafen seines Wohnorts beschränkter größerer Bezirk angewiesen ist, haben die Schiffe, welche zwar innerhalb dieses Bezirks, aber in einem Vor- oder Nebenhafen, wo weder der Konsul, noch ein Vice-Konsul residirt, einlaufen, nur dann die Konsulat-Gebühr zu entrichten, wenn sie in den Fall kommen, die amtlichen Funktionen des Konsulats in Anspruch zu nehmen.

3) Hinsichtlich der dem Konsulate zu Helsingör zustehenden Gebühr hat es bei den Bestimmungen vom 12. März 1849 sein Bewenden, wonach an selbiges von jedem den Sund passirenden Schiffe 10 Sgr. zu entrichten sind.

II. Gebühren für besondere amtliche Verrichtungen.

1) Für die Aufnahme einer neuen Musterrolle 2 Thlr.
2) Für Abänderungen einer Musterrolle 1 Thlr.
3) Für Aufnahme eines Seeprotestes 1 Thlr. 10 Sgr.
4) Für Ertheilung oder Beglaubigung eines Ursprungs- oder Gesundheitsattestes, imgleichen für Beglaubigung von Unterschriften oder Abschriften anderer Dokumente 1 Thlr.
In sofern von einem Versender mehrerer mit demselben Schiffe abzusendender Gegenstände für ein jedes derselben ein dergleichen Attest verlangt wird, sind für jedes die Anzahl von fünf übersteigende Attest nur 15 Sgr. zu entrichten.
5) Für Aufnahme oder Attestirung von Vollmachten 2 Thlr.
6) Für Ausstellung eines Reisepasses 1 Thlr. 10 Sgr.
7) Visirung eines Reisepasses 15 Sgr.
ad 6 und 7 bei Matrosen, Handwerksburschen und andern Unvermögenden gratis.
8) Für Ertheilung von Certifikaten über Handels- und Schifffahrts-Gegenstände, imgleichen Legalisationen von Akten und Kontrakten, welche Preuß. Unterthanen am Orte des Konsulats unter sich errichten, in den im §. 8 des Konsulat-Reglements vom 18. September 1796 vorgesehenen Fällen 1 Thlr 15 Sgr.
9) Für Abschriften von im Konsulate aufgenommenen Verhandlungen, die nicht gebrochene Folioseite 2 Sgr.

Hinsichtlich derjenigen nicht eigentlich amtsmäßigen Verrichtungen bei See- und Krieges-Unfällen der Schiffe, Prozessen, Todesfällen und dergleichen, welche von den Konsuln entweder auf besonderes Verlangen der betheiligten Preußischen Unterthanen, oder bei dringenden Vorfällen, und wenn die betheiligten Preußischen Unterthanen keine Korrespondenten oder Bevollmächtigte am Orte haben, von Amtswegen geleistet werden, verbleibt es bei der Bestimmung des §. 9 des Konsulat-Reglements, wonach die Konsuln berechtigt sind, gleich andern Kaufleuten, sich eine billige Provision für solche Kommissions-Geschäfte zu berechnen.

Berlin, den 10. Mai 1832.

Friedrich Wilhelm.
v. Schuckmann. Graf v. Bernstorff.

Vorstehender Gebühren-Tarif, durch welchen die betreffenden Bestimmungen des Artikels 12 des Konsulat-Reglements vom 18. September 1796 abgeändert worden sind, wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß und Nachachtung, namentlich der Königlich Preußischen Konsuln, so wie des Schifffahrt und Handel treibenden Publikums gebracht.

Berlin, den 16. Juni 1832.

Der Minister des Innern für Handels- und Gewerbe-Angelegenheiten.
v. Schuckmann.
Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
Ancillon.
(Handb. f. K.-B. S. 77 bis 78)

2. In Beziehung auf Helsingör ist die nachfolgende Allerhöchste K.-O. vom 24. Januar 1845 ergangen, wodurch die Vorschrift der Anmerkung 3 der obigen Gebühren-Taxe näher bestimmt worden ist.

Nach Ihrem Vorschlage in Ihrem Bericht vom 6. d. M. bestimme Ich zur Erleichterung der diesseitigen Sundschifffahrt, daß der Konsul in Helsingör von sämmtlichen dorthin kommenden Preuß. Schiffen, gleichviel, ob sie der Sundzoll-Klarirung wegen, oder aus einem anderen Grunde dort verweilen, außer den im Tarife vom 10. Mai 1832 unter Nr. II. bestimmten Gebühren für besondere amtliche Verrichtungen keine weitere Gebühr als 10 Sgr. von jedem Schiffe erheben soll. Ich ermächtige Sie, hiernach das Nöthige anzuordnen.

Berlin, den 24. Januar 1845.

gez. Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister. Freih. v. Bülow und Flottwell.
(Handb. f. K.-B. S. 78. 79.)

3. Behufs der Erstattung der zur Unterstützung von Seeleuten ausgelegten Gelder sind die Konsular-Beamten angewiesen, sich zur Abkürzung der Sache unmittelbar an die betheiligten Rheder oder deren Bevollmächtigte zu wenden. Jedenfalls aber haben sie in Strandungsfällen, wenn aus dem Schiffbruche hinreichende Werths-Ueberschüsse zu retten gewesen sind, mit Rücksicht auf §§. 1577, 1578 Thl. II. Titel 8 d. A. L. R. dafür Sorge zu tragen, daß zur Deckung der Ausgaben, welche durch die konsularischen Hilfsmaßregeln veranlaßt werden, die nöthigen Fonds disponibel bleiben. Sind die Rheder oder die unterstützten Individuen selbst entweder gesetzlich nicht verpflichtet, oder unvermögend, so tritt die Staats-Kasse dafür ein. (a. a. O. S. 76.)

4. Publikandum der K. Regier. zu Stettin v. 11. Novbr. 1834, die Entrichtung der Konsular-Gebühren von Schiffen unter 50 Lasten innerhalb der Ostsee betr.

Die Königl. Ministerien der Finanzen und der ausw. Angel. haben die Bemerkung, womit der neue Konsulat-Gebühren-Tarif vom 10. Mai 1832 unterm 16. Juni 1832 in die Gesetzsammlung aufgenommen worden ist:

„daß durch selbigen die betreffenden Bestimmungen des Artikel 12 des Konsular-Reglements vom 18. September 1796, abgeändert worden sind,“

dahin näher deklarirt, daß, da dieselbe sich ohne Ausnahme auf alle die Konsulat-Gebühren betreffenden Bestimmungen des gedachten Artikels beziehe, durch den neuen Tarif auch die Bestimmung des Konsular-Reglements wegen der nur einmaligen Entrichtung der Gebühren von Schiffen unter 50 Lasten innerhalb der Ostsee aufgehoben sei.

Diese Entscheidung wird den Rhedern und Schiffern unsers Departements zur Nachachtung hierdurch bekannt gemacht.

(Amtsbl. 1834 Nr. 48 S. 276.)

---

§. 13. Immunitäten und Rechte der Konsuls in ihren Wohnungen.

Außer dem Genuß dieser Konsulatsgebühren, und der bei Uebernahme kaufmännischer Kommissionen von Unsern Unterthanen zu beziehenden billigen Provisionen, werden Wir auch noch jedem Unserer Konsuls die Immunitäten, Rechte und Vorzüge zu sichern suchen, welche ihm in seiner Eigenschaft an dem Ort seiner Residenz zukommen möchten.

Etwas näheres aber können und wollen Wir hier für Unsere sämmtlichen Konsuls noch nicht bestimmen, zumal es auf die Verschiedenheit der Lande und Orte ankömmt, wo sie angestellt sind. Wir behalten Uns indeß auf ihre Anfragen, in speciellen zweifelhaften Fällen das Weitere bevor.

§. 14. Konsulat-Uniform; Wappen am Hause; Konsularsiegel; Schreiber.

Wir verstatten jedem Konsul, zu seiner persönlichen Auszeichnung, so lange er in Unserm Dienste wirklich stehet, die angeordnete Uniform zu tragen; nämlich einen blauen Rock mit rothem Untersutter, dergl. Kragen und Aufschlägen, eine rothe Weste und weiße Beinkleider; und zwar den Kragen, die Aufschläge und die Weste mit Gold gestickt; außerdem einen schwarzen Hut, ohne Tressen, mit schwarzer Kokarde und goldnen Kordons; an dem vergoldeten Degen aber ein Portd'epee von Gold.

Desgleichen darf der Konsul, falls es dort üblich ist, und er es rathsam findet, Unser Königl. Wappen vor seiner Wohnung haben, damit diese von Unsern seefahrenden Unterthanen um so leichter gefunden werde.

Zu seinen Amtsgeschäften kann sich derselbe eines Konsulatsiegels bedienen, welches den Preuß. gekrönten Adler, mit Unserm Namenszug auf der Brust, und der Umschrift: Königl. Preuß. Konsulat zu N. N. enthalten muß.

Will derselbe zu seiner Erleichterung bei etwa gehäuften Geschäften einen zuverlässigen Menschen als Schreiber gebrauchen, so wird ihm solches vergönnt; nur nehmen Wir von letzterm keine Kenntniß, und der Konsul bleibt für alle dessen Diensthandlungen verantwortlich.

§. 15. Ordentliche Asservirung der Konsulatpapiere.

Wir erwarten übrigens von jedem Konsul, daß er zu seiner eigenen Geschäftserleichterung alle seine zu Amtsverrichtungen gehörige oder einschlagende Papiere in guter Ordnung halte, und zu dem Ende nicht allein über die nach §. 2 in Absicht der ein- und abgehenden Preuß. Schiffe, und über sonstige nach den vorherigen §§. ihm im Amte vorkommende erhebliche Umstände ein genaues Journal führe, sondern auch von seinen Berichten, offiziellen Schreiben und andern Akten die Konzepte oder Kopien, so wie auch die an ihn selbst eingehende Reskripte, Schreiben u. s. f. wohl aufbewahre, und dadurch, indem er sie rubrikweise nach den Materien oder chronologisch ordnet, eine Konsulat-Registratur formire.

Wir machen es auch dem Konsul zur Pflicht, sich so einzurichten, damit, wenn er mit Tode oder auf sonstige Art abgehet, die sämmtlichen Konsulatpapiere seinem Nachfolger im Amt vollständig überliefert werden, welcher darüber ihm oder seinen Erben eine Decharge ertheilt, solches auch hieher berichtlich anzeigt, und sich übrigens nach den unter seinen Papieren befindlichen Instruktionen eben so richtet, als wenn sie an ihn selbst ergangen wären.

§. 16. Vice-Konsul.

Auch dienet dies Reglement zur unabweichlichen Norm für die Vice-Konsuls, welche Wir, sei es an einem Ort, wo schon ein Preuß. Konsul befindlich ist, ihm zu seiner Erleichterung bei Kränklichkeit, Altersschwäche oder sonstigen Verhinderungen zu adjungiren, oder aber in einem gewöhnlich auch von Preuß. Schiffen besuchten Außenhafen seines Konsulatbezirks anzustellen, aus eigener Bewegung oder auf Vorschlag des Konsuls gut finden möchten.

Ein Vice-Konsul ersterer Art ist als ein Substitut des dortigen Konsuls zu betrachten, und hat nur insoweit, als bei der Ansetzung er sich mit diesem deshalb unter Unserer Genehmigung vereinbaret, oder Wir selbst es etwa festgesetzet, von den Konsulatgebühren und den nach §. 9 vorfallenden Provisionen für die von Konsulatswegen zu verrichtende merkantilische Besorgungen einen Antheil zu genießen.

Ein in einem Außenhafen angestellter Vice-Konsul vertritt auch ganz die Stelle des Konsuls seines Hauptortes, er hat aber allein an diese seine Anzeigen über die ein- und ausgehenden Preuß. Schiffe nach §. 2 und andere erhebliche Vorkommenheiten zu erstatten, und von ihm auch seine Anweisungen zu gewärtigen, sehr dringende Fälle ausgenommen, wo er unmittelbar sich an Unser Departement der ausw. Angelegenheiten, oeer Unsern Gesandten im Lande wenden kann. Ein solcher Vice-Konsul beziehet die bei ihm vorfallenden Konsulatgebühren zur Hälfte für sich, und berechnet die andere Hälfte dem Konsul seines Hauptortes; die Provisionen für die von ihm selbst in dem Außenhafen zu besorgende Kommissionen nach §. 9 aber behält derselbe gänzlich.

§. 17. Bekanntmachung dieses Reglements.

Schließlich wollen Wir dieses Reglement nicht allein einem jeden in Unserm Dienst wirklich stehenden Konsul zu seiner beständigen und genauesten Nachachtung zufertigen lassen, und ihn hierdurch verbinden, dasselbe in seinem Konsulathause zur Einsicht eines jeden hinkommenden Preuß. Unterthanen stets bereit zu haben; sondern dasselbe soll auch in unsern Seeprovinzen zur Kenntniß des dortigen schifffahrenden und kommercirenden Publikums gebracht werden, damit dieses wisse, was es von Unsern Konsuls in der Fremde zu erwarten, und auch seiner Seits gegen sie zu beobachten habe. Gegeben Berlin, den 18. September 1796.

L. S. Friedrich Wilhelm.

v. Blumenthal. v. Werder. v. Alvensleben. v. Struensee. v. Haugwitz.

(Edikten-Samml. v. 1796 Nr. 97 S. 651 ff.)

III. Das Verhältniß der fremden Konsular-Beamten in Preußen betreffend.

1) Die in den Preußischen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten, soweit sie mit dem Exequatur der Königlichen Regierung versehen sind, können, unter der Voraussetzung gehöriger Beobachtung des Reciprocums, auf die diesseitige Anerkennung aller derjenigen Gerechtsame rechnen, welche sie unbeschadet der diesseitigen Souverainitäts-Rechte nach den Grundsätzen des Völkerrechts und dem übereinstimmenden Herkommen der Staaten in Anspruch zu nehmen befugt sind. Es wird daher überall angenommen, daß den Konsular-Beamten, obgleich ihnen die eigentlich diplomatischen Prärogative im Allgemeinen nicht zustehen und obgleich ihnen unbedingt die Verpflichtung obliegt, sich bei der Ausübung ihrer Befugnisse nach den Gesetzen des Landes zu richten, wo sie residiren, doch ein gewisser öffentlicher Charakter nicht abzusprechen ist.

Demgemäß mögen die in den Königlichen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten, was zuvörderst im Allgemeinen die Beschaffenheit ihrer Funktion betrifft, das Handels- und Schifffahrts-Interesse ihrer Nation wahrnehmen und über deren Gerechtsame in Handels- und Schifffahrts-Sachen wachsam sein, auch in den persönlichen Angelegenheiten ihrer Nationalen, welche Handel und Schifffahrt treiben, mit Rath und That Beistand gewähren; sie können die Streitigkeiten derselben compromissarisch vermitteln und Certifikate in Handels- und Schifffahrtssachen ausstellen.

Es steht ihnen aber dabei, wenn und in wiefern nicht durch besondere Verabredungen etwas Anderes bestimmt ist, keineswegs die Befugniß zu, gegen ihre Nationalen auf diesseitigem Gebiete eine exekutorische Gewalt auszuüben, oder Behufs der Ausübung einer solchen Gewalt die Hülfe der diesseitigen Behörden in Anspruch zu nehmen. Sie können im Allgemeinen überhaupt keine Akte der Polizei und Jurisdiktion vornehmen, welche den Behörden des Orts zustehen, indem dieselben Grundsätze, welche für die Preußischen Konsular-Beamten durch das Reglement von 1796 in dieser Beziehung vorgeschrieben sind, auch den fremden Konsular-Beamten gegenüber diesseits zum Maßstabe dienen.

Die in den Königlichen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten können also namentlich auch in Havarie- und Strandungssachen, selbst wenn sie sich als Spezial-Bevollmächtigte der Interessenten zu legitimiren im Stande sind, zur Ausübung solcher Funktionen nicht verstattet werden, welche nach der diesseitigen Verfassung ausschließlich zum richterlichen Ressort gehören. Sie sind z. B. nicht für befugt zu erachten, den Verkauf eines Wracks kraft eigener Autorität zu veranlassen. Sie können aus demselben Grunde auch keinen Eid von Preußischen Unterthanen abnehmen. Die Vereidigung ihrer Nationalen in Angelegenheiten, über welche im Auslande verhandelt wird, ist den fremden Konsular-Beamten diesseits nicht benommen. Auch die Aufnahme von See-Protesten, welche ein fremder Schiffer auf diesseitigem Gebiete zu bewirken wünscht, ist dem Konsular-Beamten seiner Nation von der Königlichen Regierung gestattet, insoweit davon außerhalb der Preußischen Lande lediglich in dem gegenseitigen Verhältniß fremder Unterthanen Gebrauch gemacht werden soll. Vor den diesseitigen Behörden und gegen diesseitige Unterthanen haben dergleiche fremde Konsulats-Urkunden keine verbindliche Kraft.

Oeffentliche Bekanntmachungen fremder Konsular-Beamten innerhalb der Preußischen Staaten sind von der Censur nicht ausgeschlossen.

In andern Beziehungen werden dagegen allerdings gewisse konsularische Immunitäten anerkannt. In Betreff derselben ist zu unterscheiden, ob ein fremder Konsular-Beamte für seine Person diesseitiger Unterthan ist oder nicht.

Solche Konsular-Beamte, welche nicht im diesseitigen Unterthanen-Verbande stehen, werden von direkten und persönlichen Leistungen an den Staat sowohl als an die Kommune, ingleichen von militairischer Einquartirung frei gelassen, sofern sie diesseits kein Gewerbe treiben und auch kein Grundstück besitzen.

Konsular-Beamte der anderen Kategorie haben in diesen Beziehungen nur das Recht zu verlangen, daß ihnen gestattet werde, sich durch Substitute oder Geldentschädigung von persönlichen Leistungen frei zu machen, soweit es sich nicht um den Militairdienst handelt, und daß ferner bei der Bemessung von Einquartirung ihnen derjenige Wohnungsraum frei gelassen werde, dessen sie zur Führung ihres Amts und zur Aufbewahrung ihres Dienst-Archivs bedürfen.

Im Uebrigen wird in den diesseitigen Unterthanenpflichten durch die Zulassung zu einem fremden Konsulatsposten nichts geändert. Es gilt dies namentlich in

Bezug auf die allgemeine Verpflichtung zum Kriegsdienste. Daher kann solchen diesseitigen Unterthanen, welche noch zu wirklichem Dienst in dem stehenden Heere verpflichtet sind, die Annahme eines fremden Konsulatpostens überhaupt nicht gestattet werden. Beschränkt sich die Militairpflichtigkeit eines zu fremden Konsulardiensten erwählten diesseitigen Unterthanen auf das Landwehr-Verhältniß, so wird ihm von der Königlichen Regierung, falls keine andern Bedenken obwalten, das Exequatur zwar bewilligt, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte der Erfüllung seiner Militairpflichten. Dasselbe gilt in Betreff solcher Individuen, welche noch der Reserve des stehenden Heeres angehören.

In Bezug auf den Gerichtsstand ist für diesseitige Unterthanen die Annahme eines fremden Konsulatpostens im Allgemeinen nicht von Einfluß. Den consules missi werden nur bei der Kriminal-Rechtspflege und für den Fall einer Verhaftung gewisse Rücksichten gewidmet. Es sind von der Königl. Regierung in Bezug auf die Fragen des Gerichtsstandes der in Preußen angestellten fremden Konsular-Beamten, abgesehen von deren eigentlichen Dienstverhältnissen, soweit nicht besondere Verabredungen etwas Anderes bestimmen, folgende Grundsätze unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit allgemein angenommen:

In Civilsachen und in Sachen der freiwilligen Gerichtsbarkeit sind die in den Königlichen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten, ohne weiteren persönlichen Unterschied, im Allgemeinen den diesseitigen Gerichten unterworfen, mögen sie Preußische Unterthanen sein oder nicht, in welchem letzteren Falle sie diesseits zunächst wie andere fremde Unterthanen behandelt werden, welche innerhalb der Königlichen Staaten einen bestimmten Wohnsitz genommen haben. Es macht keinen Unterschied, ob das Rechtsgeschäft, aus welchem geklagt wird, im Inlande oder im Auslande eingegangen ist, ingleichen ob der Gläubiger für seine Person dem Inlande angehört. Dabei erkennt aber die Königliche Regierung das frühere heimathliche Civilforum des fremden Unterthanen, der auf diesseitigem Gebiete eine fremde Konsularstelle bekleidet, als noch fortbestehend an, soweit darauf unbeschadet den diesseitigen Jurisdiktions-Befugnissen gleichzeitig Anspruch zu machen ist. Es kann mithin ein doppelter persönlicher Gerichtsstand begründet sein, bei welchem der Gläubiger die Wahl hat.

Hinsichtlich der Kriminal-Sachen gilt dagegen die Regel, daß solche fremde Konsular-Beamte, welche sich nicht in dem Preußischen Unterthanen-Verbande befinden, sobald sie diesseits weder Handel noch Gewerbe treiben, von der diesseitigen Gerichtsbarkeit ausgenommen sind, und daß daher ein in diese Kategorie fallender Verbrecher an diejenige Regierung, in deren Konsulatsdiensten er steht, Behufs der Untersuchung und Bestrafung zu überlassen sein würde. Diese Exemtion würde sich indessen immer nicht auf solche strafgesetzlich verbotene Handlungen erstrecken können, durch welche die Rechte des diesseitigen Staats unmittelbar verletzt werden, ingleichen nicht auf solche Fälle, wo das Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit es erheischt, den Schuldigen sofort zur Verantwortung zu ziehen.

Die im diesseitigen Unterthans-Verbande befindlichen fremden Konsular-Beamten stehen im Allgemeinen auch hinsichtlich der Strafsachen ausschließlich unter der diesseitigen Gerichtsbarkeit. Dasselbe würde von solchen consules missi gelten, bei welchen die Voraussetzung etwa nicht zuträfe, daß sie diesseits weder Handel noch Gewerbe treiben.

Was noch insbesondere die Frage wegen der diesseitigen Verhaftung eines in den Königlichen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten betrifft, so ist es, und zwar ohne Unterschied, ob ein Verbrechen dazu Anlaß giebt, oder ein Privat-Verhältniß, wie letzteres z. B. bei dem Civil-Schulden-Arreste obwaltet, unter der Voraussetzung sonstiger gesetzlicher Begründung, an und für sich unbenommen, eine Maßregel dieser Art eintreten zu lassen, gleichviel welchem Staate der zu verhaftende Konsular-Beamte als Unterthan angehört. Es würde aber vorkommenden Falls, wenigstens in Civilsachen, zuvor erst bei dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten deshalb besonders anzufragen sein, und würde letzteres demnächst, wenn die Verhaftung zur Ausführung kommt, der fremden Regierung, deren Konsulardienst betheiligt ist, unverzüglich davon Nachricht geben, damit diese auf die Herbeiführung einer anderweiten Vertretung ihrer Handels- und Schifffahrts-Interessen Bedacht nehmen könnte. Eine ähnliche Kommunikation ist auch außer dem Falle der Verhaftung als vorbehalten zu betrachten, wenn es sich um die Eröffnung eines diesseitigen Kriminal-Verfahrens gegen einen in den Königlichen Staaten angestellten fremden Konsular-Beamten handelt.

Die in den Preußischen Gesetzen zunächst für den Civil-Personal-Arrest allgemein vorgeschriebene Schonung gegen Fremde von einigem Range würde übrigens auch einem consul missus zu Theil werden. Nicht minder haben solche fremde Konsular-Beamte in den Königlichen Staaten, welche diesseits weder Handel noch Gewerbe treiben, auch kein Grundstück besitzen, auf Gleichstellung mit den Eximirten Anspruch, wo ein persönlich bevorzugter Gerichtsstand besteht; sonst bestimmt sich der konsularische Gerichtsstand nach der Natur und Beschaffenheit der Klage oder des betreffenden Geschäfts. Abgesehen von dieser Schonung bei einer Verhaftung können sich die fremden Konsular-Beamten in den Königlichen Staaten, soweit sie der diesseitigen Gerichtsbarkeit unterworfen sind, den Formen, welche für die Ausübung derselben allgemein vorgeschrieben sind, weder in Kriminal- noch in Civil-Sachen entziehen.

Fremde, mit keinem Exequatur versehene, nur als Privat-Mandatare fungirende Konsular-Organe sind für ihre Person der konsularischen Immunitäten nicht theilhaftig und haben bei der Vollziehung schriftlicher Akte das obwaltende Auftrags-Verhältniß ausdrücklich mit anzugeben. Es sind dergleichen Bevollmächtigungen von dem fremden Konsul, welcher sie vorzunehmen wünscht, bei dem betreffenden Königlichen Oberpräsidium zur Anzeige zu bringen, welchem letzteren es überlassen ist, die diesseitige Anerkennung derselben unter der vorgedachten Beschränkung zu bewilligen, falls die Befugniß des Konsuls, Anstellungen dieser Art zu vollziehen, an sich außer Zweifel ist und auch weder in Rücksicht der Persönlichkeit des gewählten Mandatars noch in Rücksicht der Verhältnisse des Orts, wo derselbe zu fungiren bestimmt ist, Bedenken bei der Sache obwalten. Das die konsularischen Immunitäten verleihende Exequatur muß in der Regel auf diplomatischem Wege verschafft werden.

Eine unmittelbare Kommunikation der fremden Konsular-Beamten mit den diesseitigen Central-Behörden, namentlich dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, sei es um die diesseitige Anerkennung zu erlangen, oder aus anderen Gründen, zu welchem sich bei dem weiteren Verlauf der Geschäftsführung Veranlassung finden könnte, ist nur in solchen Fällen zulässig, wo durch Korrespondenz mit den diesseitigen Lokal- oder Provinzial-Behörden, an welche sich die fremden Konsular-Beamten zunächst zu wenden haben, das Ziel nicht zu erreichen und zu einer diplomatischen Vermittelung keine Gelegenheit ist.

(Handb. für Konf.-Beamte S. 706 ff.)

2. Erlaß des Finanz-Minist. an die K. Regierung zu N. N. und abschriftlich zur Nachricht und ebenmäßigen Beachtung an sämmtliche K. Reg., die Steuerpflichtigkeit der Konsuln fremder Mächte betreffend, vom 31. December 1851.

Der Königlichen Regierung wird auf den Bericht vom 8. v. Mts. betreffend die Klassensteuerpflichtigkeit des beim dortigen französischen Konsulate als Chancelier beschäftigten N. N., nach Vernehmung mit dem Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten Folgendes eröffnet:

Sowohl nach dem Völker-Rechte, als auch nach den in Preußen zur Anwendung gebrachten Grundsätzen können die Consules missi fremder Mächte die Exterritorialität nicht wie die Gesandten, Geschäftsträger &c. für sich in Anspruch nehmen; gleichwohl sind die Consules missi, so lange sie sich auf ihr Amt als Konsuln beschränken und keinerlei Gewerbe treiben, oder Grundstücke erwerben, stets von direkten und persönlichen Leistungen an den Staat und die Gemeinden frei gelassen worden.

Mit dieser Beschränkung sind deshalb Ausländer, welche als Konsuln hierher gesandt werden, auch mit der Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer zu verschonen.

Diese Befreiung wird jedoch dem N. N. jedenfalls dann nicht zugestanden werden können, wenn derselbe, wie es scheint, nicht in der Eigenschaft eines französischen Beamten von seiner Regierung kommissarisch nach Preußen gesandt, sondern lediglich von dem derzeitigen französischen Konsul dortselbst zur Wahrnehmung gewisser Geschäfte als Chancelier angenommen worden ist.

(M.-Bl. d. i. V. 1852. N. 1. S. 17.)

Fünfte Abtheilung.

Die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs zur See, in Bezug auf Zollverfassung.

Die §§. 29 und 30 des Zollgesetzes und der §. 1 der Zollordnung vom 23. Jan. 1838 (welche nebst dem Gesetze de eod. dato wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen hier nachfolgend sub I. u. II. mitgetheilt werden) bestimmen, daß wer aus dem Auslande kömmt und zollpflichtige Waaren oder zollfreie Gegenstände, letztere in verpacktem Zustande, mit sich führt, solche nur während der Tageszeit (§. 86 des Zollgesetzes) und nur auf einer Zollstraße (Hafen) in das Land bringen darf.

Was Seeschiffer beim Einlaufen auf den Rheden und in den Häfen und Binnengewässern in dieser Beziehung zu beobachten haben, bestimmen die Hafen-Ordnungen — siehe sechste Abtheilung — und die vom K. Finanz-Ministerio für den Waaren-Eingang seewärts erlassenen Regulative, von welchen, da diese, bis auf diejenigen Bestimmungen, welche sich auf die Oertlichkeit der einzelnen Hafenplätze beziehen, fast wörtlich übereinstimmen, hier nur das Regulativ für die Odermündungen v. 31. Jan. 1846 — unten ad V. — vollständig mitgetheilt wird.

I. 1. Verordnung vom 23. Jan. 1838, das mit den zollvereinten Staaten vereinbarte Zollgesetz und die demselben entsprechende Zollordnung betreffend.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c. haben mit den zollvereinten Staaten ein gemeinschaftliches Zollgesetz und eine demselben entsprechende Zollordnung vereinbart, und verordnen auf den Antrag Unseres Staatsministeriums wie folgt:

§. 1. Dem anliegenden Zollgesetze und der gleichfalls beigefügten Zoll-Ordnung ertheilen Wir hierdurch für den ganzen Umfang Unserer Monarchie Gesetzeskraft.

§. 2. Gleichzeitig heben Wir das Zollgesetz und die Zollordnung vom 26. Mai 1818, ersteres jedoch mit Ausnahme des §. 19 [1]), auch die Verordnung vom 19. November 1824 hierdurch auf, nicht minder alle andere über diesen Gegenstand ergangenen Verordnungen, insofern in den anliegenden Gesetzen etwas anderes bestimmt worden ist.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1838.

(L. S) Friedrich Wilhelm.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Frh. v. Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler. Gr. v. Alvensleben. Frh. v. Werther. v. Rochow.

---

[1]) Der §. 19. des Zollgesetzes v. 26. Mai 1818 (G. S. S. 65) bezieht sich auf die in den §§. 17 und 18 daselbst aufgehobenen Staats-, Kommunal- oder Privat-Binnen-Zölle und lautet wie folgt:

Ist indessen die Kommunal- oder Privat-Erhebung (§§. 17 u. 18), durch spezielle lästige Erwerbs-Titel begründet, so wird dafür sofort ein Ersatz nach dem Durchschnitts-Betrage des reinen Einkommens aus den drei letzten Jahren ermittelt und zur Zahlung in monatlichen Raten auf die Regierungskassen angewiesen.

2. Das Zollgesetz der zollvereinten Staaten.

A. Allgemeine Bestimmungen.

I. Verkehr mit anderen Ländern.

§. 1. Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staatsgebiets eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.

§. 2. Allen inländischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr gestattet.

§. 3. Ausnahmen hiervon (§§. 1 — 2) treten ein beim Verkehr mit Salz und denjenigen Stoffen, woraus Salz ausgeschieden zu werden pflegt, so wie mit Spielkarten [1]), und können auch für andere Gegenstände aus polizeilichen Rücksichten auf bestimmte Zeit angeordnet werden.

II. Abgaben vom Verkehre mit andern Ländern (Zölle).

1. Eingangs-Zoll.

§. 4. Von eingehenden fremden Waaren wird ein Eingangszoll erhoben, dessen Höhe, sowie die von demselben ganz befreiten Gegenstände, die Erhebungsrolle (der Zolltarif) nachweiset. [2])

Welche Waaren als fremde anzusehen.

§. 5. Alle aus anderen Ländern eingehenden Gegenstände werden in Beziehung auf die Zollpflichtigkeit, der Regel nach, und nur unter Zulassung der im gegenwärtigen Gesetze ausdrücklich bestimmten Ausnahmen, als fremde Waaren angesehen.

2. Ausgangs-Zoll.

§. 6. Bei dem Ausgange gilt die Zollfreiheit als Regel. Die Ausnahmen ergiebt der Tarif.

3. Durchgangs-Zoll.

§. 7. Von fremden Waaren, die nicht im Lande verbleiben, sondern bloß durchgeführt werden, wird ein Durchgangszoll erhoben, dessen Höhe der Tarif bestimmt.

4. Erleichterungen des Durchgangs.

§. 8. Gegenstände des Durchgangs können gegen Entrichtung der Durchgangsabgabe innerhalb des Staatsgebietes, unter der angeordneten Aufsicht, umgeladen, auch der Spedition oder des Zwischenhandels wegen gelagert werden.

III. Ausnahmsweise Erleichterung in den Abgaben beim Verkehr mit anderen Ländern.

1. Im Allgemeinen.

§. 9. Erleichterungen, welche die Bewohner des Landes in anderen Ländern bei ihrem Verkehr genießen, können, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse gestattet, erwiedert werden. Dagegen bleibt es vorbehalten, Beschränkungen, wodurch der Verkehr der Bewohner des Landes in fremden Ländern wesentlich leidet, durch angemessene Maßregeln zu vergelten.

2. Insbesondere beim Verkehr mit den zum Zollverein gehörigen Ländern.

§. 10. Mit Ländern, die sich mit dem Staate zu einem gemeinschaftlichen Zollsystem (zu dem Zollvereine) verbunden haben, besteht — unter Ausschluß der im §. 3 bezeichneten Gegenstände — ein unbeschränkter und der Regel nach völlig

---

[1]) Die Fabrikation und der Verkauf der Spielkarten ist durch das Gesetz v. 16. Juni 1838 (G.-S. 1838 S. 370 ff.) v. 1. Jan. 1839 ab freigegeben worden. Dabei bleibt indessen die Einfuhr fremder Spielkarten nach wie vor verboten, und die Durchfuhr nur unter den in dem Zollgesetze und der Zollordnung v. 23. Jan. 1838 gegebenen Kontrolen erlaubt. Für die Kartenfabriken sind besondere, zur Sicherung der Steuer erforderliche Kontrolmaßregeln durch das Gesetz v. 16. Juni 1838 angeordnet.

[2]) Siehe Verordnung wegen weiterer Abänderung des Vereins-Zollgewichts. Vom 30. Novb. 1853 (G.-S. 1853. N. 3899.)

abgabenfreier Verkehr, wie unter den einzelnen Theilen des eigenen Staatsgebietes. Ausnahmsweise unterliegt dieser Verkehr bei einigen Erzeugnissen einer Abgabe zur Ausgleichung der in beiden Ländern bestehenden innern Steuern.

Die näheren, diesem Verhältnisse entsprechenden Bestimmungen werden, soweit es noch nöthig, besonders bekannt gemacht werden.

B. Besondere Bestimmungen.

I. Erhebung des Zolles.

1. Erhebungs-Fuß.

§. 11. Die Erhebung des Zolles geschieht nach Gewicht, nach Maß oder nach Stückzahl [1]).

2. Bezettelungs- und Verschlußgelder.

§. 12. Außer dem Zolle kann, wenn Waaren nach den Vorschriften dieses Gesetzes unter besondern Kontrolformen abgefertigt, oder mit Verschluß belegt werden, die Entrichtung des im Zolltarif bestimmten Bezettelungs- oder Verschlußgeldes verlangt werden.

3. Berichtigung des Zolltarifs.

§. 13. Der Zolltarif kann nur alle drei Jahre im Ganzen berichtigt, und muß sodann für die nächsten drei Jahre acht Wochen vorher vollständig von Neuem herausgegeben werden. Abänderungen einzelner Zollsätze, oder Erläuterungen über letztere, sollen der Regel nach nur jährlich auf einmal ausgesprochen, wenigstens acht Wochen vor dem ersten Januar zur öffentlichen Kunde gebracht und erst von diesem Tage an angewendet werden.

4. Waaren-Verzeichniß.

§. 14. Zur richtigen Anwendung des Zolltarifs dient das amtlich bekannt zu machende Waarenverzeichniß, welches die einzelnen Waarenartikel nach ihren im

---

[1]) Gesetz v. 31. Oct. 1839.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. verordnen, mit Rücksicht auf die, in den Zollvereinigungs-Verträgen enthaltenen Verabredungen wegen Annahme eines gemeinschaftlichen Zollgewichts in sämmtlichen zum Zoll- u. Handelsvereine verbundenen Staaten, und in Erwägung der hieraus für die Zoll-Erhebung u. Einrichtung hervorgehenden Erleichterungen, nach dem Antrage Unseres Staats-Minist. wie folgt:

§. 1. Vom 1. Jan. 1840 an sollen die Berechnung der Ein-, Aus- u. Durchgangszölle und die zu diesem Zwecke bei den Zollstellen vorkommenden Verwiegungen nach dem, in sämmtlichen Zoll-Vereinsstaaten gleichmäßig zur Anwendung kommenden Zollzentner und dessen Unter-Abtheilungen (Zollgewicht) stattfinden. Die Bestimmung des §. 27 der Anweisung zur Verfertigung der Probemaße und Gewichte v. 16. Mai 1816, wonach bei allen öffentlichen Verhandlungen keine andern, als die, in dieser Anweisung bestimmten, Gewichte angewendet werden sollen, wird daher in Betreff der Zollerhebung hierdurch aufgehoben.

§. 2. Der Zollzentner, welcher 100 Zollpf. enthält, deren jedes in 30 Lth. getheilt wird, ist gleich 106 Pfd. 28,91581434 Lth. Preuß. oder ziemlich nahe 106 Pf. 28 $\frac{1}{1}\frac{1}{2}$ Lth. Preuß.

Das Zollpfd. ist gleich 1 Pfd. 2,209158143 Lth. Preuß. oder ziemlich nahe 1 Pfd. 2 $\frac{1}{2}\frac{1}{4}$ Lth. Preuß.

Das Zollloth ist gleich 1,4030527 Lth. Preuß. oder ziemlich nahe 1 $\frac{2}{6}\frac{1}{4}$ Lth. Preuß.

§. 3. Die, dem Zollzentner und dessen Unter-Abtheilungen entsprechenden Gewichte (Zollgewicht), mit welchen die Zollstellen versehen werden, müssen gehörig gestempelt sein, und es kommen die Bestimmungen der §§. 13 und 18 der Maß- und Gewichtsordnung v. 16. Mai 1816 auch hinsichtlich dieser Gewichte gleichfalls zur Anwendung, mit der Maßgabe, daß die regelmäßige Prüfung derselben nur alle drei Jahre, und zwar bei den Eichungs-Kommissionen, zu veranlassen ist.

§. 4. Sowohl die Normal-Eichungs-Kommission zu Berlin, als die Eichungs-Kommissionen in den Regierungs-Departements sind mit einem Satze von Normalgewichten zu versehen, welche den, im §. 2 bestimmten Verhältnissen zum Preuß. Gewichte entsprechen, und, in Gemäßheit des §. 5 der Maß- und Gewichtsordnung v. 16. Mai 1816, in Ansehung ihrer fortdauernden Richtigkeit, regelmäßig zu prüfen sind.

§. 5. Für den gemeinen Verkehr bewendet es, in Ansehung der Verpflichtung zur Anwendung des Preuß. Gewichts, überall bei den Bestimmungen der Maß- und Gewichtsordnung v. 16. Mai 1816 und deren Erläuterungen und Ergänzungen. (G.- S. 1839. S. 325.)

Handel und sonst üblichen Benennungen in alphabetischer Ordnung aufzählt und den auf jeden derselben anwendbaren Tarifsatz bezeichnet. Wo dennoch über die richtige Anwendung des Tarifs auf die einzelnen zollpflichtigen Gegenstände ein Zweifel eintritt, wird letzterer im Verwaltungswege und in letzter Instanz von dem Finanzminister entschieden.

5. Verpflichtung zur Entrichtung des Zolles.

§. 15. Zur Entrichtung des Zolles ist dem Staat derjenige verpflichtet, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten, Inhaber (natürlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Dem Inhaber steht derjenige gleich, welcher den zollpflichtigen Gegenstand aus einer öffentlichen Niederlageanstalt entnimmt.

Inwiefern der Inhaber, der nicht zugleich Eigenthümer ist, von letzterem oder dem Absender oder Empfänger des zollpflichtigen Gegenstandes die Erstattung der Abgaben verlangen könne, ist nach den, unter ihnen bestehenden rechtlichen Verhältnissen, den Grundsätzen des Civilrechts gemäß, zu beurtheilen und in streitigen Fällen ausschließend von den Gerichten zu entscheiden.

6. Haftung der Waare.

§. 16. Die zollpflichtigen Gegenstände haften ohne Rücksicht auf die Rechte eines Dritten an denselben, für pünktliche und vollständige Entrichtung des darauf ruhenden Zolles, und können, so lange diese nicht erfolgt ist, von der Zollbehörde zurückbehalten oder mit Beschlag belegt werden. Das an den Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes von einem Zollbeamten ergangene Verbot, über den fraglichen Gegenstand weiter zu verfügen, hat die volle Wirkung der Beschlagnahme.

Die Verabfolgung der Waaren, auf welchen noch ein Zollanspruch haftet, kann in keinem Falle, auch nicht von den Gerichten, Gläubigern und Gütervertretern (Massa-Kuratoren) bei Konkursen eher verlangt werden, als bis die Abgaben davon bezahlt sind.

7. Verjährung der Abgabe.

§. 17. Für die Erhebung der Zollgefälle findet, sowohl gegen den Staat als gegen den Zollpflichtigen, eine einjährige Verjährung in der Art statt, daß nur binnen Jahresfrist, vom Tage der geleisteten Verzollung an, ein Anspruch auf Ersatz wegen zu viel entrichteter Gefälle angebracht und binnen gleicher Frist, von gleichem Zeitpunkte an, eine Nachforderung an den Zollpflichtigen wegen zu wenig erhobener Zollbeträge gestellt werden darf. Auf das Regreßverhältniß des Staats gegen die Zollbeamten und auf Nachzahlung hinterzogener (defraudirter) Gefälle findet diese abgekürzte Verjährungsfrist keine Anwendung.

8. Verkehr im Innern.

§. 18. Der Verkehr mit zollfreien oder verzollten ausländischen und mit gleichartigen inländischen Waaren im Innern des Staats ist frei und unterliegt nur den zum Schutze der Zolleinrichtungen nöthigen Aufsichts-Maßregeln.

Von Gegenständen, für welche der tarifmäßige Eingangszoll entrichtet ist, kann weiter keine Verbrauchs- noch sonstige Abgabe für Rechnung des Staats erhoben werden, mit Ausschluß jedoch derjenigen innern Steuern, welche auf die weitere Verarbeitung, oder auf anderweite Bereitungen aus solchen, sowohl fremden als inländischen gleichartigen Gegenständen gelegt sind.

9. Unzulässigkeit der Binnen-Zölle.

§. 19. Binnenzölle, sowohl des Staats, als der Kommunen und Privaten, sind unzulässig.

10. Desgleichen der Kommunal- und Privat-Abgaben vom Handel und Verbrauche ausländischer Waaren.

§. 20. Abgaben an Kommunen oder Privaten vom Handel und Verbrauche ausländischer Waaren dürfen nicht stattfinden, wenn nicht ähnliche Umstände, wie rücksichtlich der Staatsabgaben §. 18 erwähnt worden, auch hier eine Ausnahme begründen.

11. Vorbehalt wegen der Wasser-Zölle und andern Abgaben.

§. 21. Die konventionellen Wasserzölle auf denjenigen schiffbaren Flüssen, welche das Gebiet verschiedener Staaten berühren, sowie alle anderen wohlbegründeten Erhebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung der Stromschifffahrt und Flößerei, der Kanäle, Schleusen, Brücken, Fähren, Kunststraßen, Wege, Krahnen, Waagen, Niederlagen, und anderer Anstalten für die Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, gehören dagegen auch künftig nicht zu den in den §§. 19 und 20 als unzulässig bezeichneten Abgaben.

12. Besondere Vorschriften für einzelne Landestheile.

§. 22. Abgesondert gelegene, auch vorspringende Landestheile, für welche be-

sondere Verhältnisse es erfordern, können von Entrichtung der durch dieses Gesetz angeordneten Abgaben ausgenommen bleiben und in dieser Beziehung eigene, der Oertlichkeit angemessene Einrichtungen erhalten.

Der Verkehr dieser Landestheile mit dem übrigen Staatsgebiet unterliegt den Beschränkungen, welche dies Verhältniß erfordert.

13. Ausschluß von Befreiungen.

§. 23. Eine Befreiung von den durch dieses Gesetz bestimmten Abgaben findet nicht statt.

II. Einrichtungen zur Beaufsichtigung und Erhebung des Zolles.

1. Zoll-Linie. — Grenz-Bezirk. — Binnen-Linie.

§. 24. Wo das Staatsgebiet an Ausland, d. i. an fremde nicht zu demselben Zollsysteme gehörige Länder angrenzt, bildet die Landesgrenze zugleich die Zollgrenze oder Zolllinie, und der zunächst innerhalb derselben gelegene Raum, dessen Breite nach der Oertlichkeit bestimmt wird, den Grenzbezirk, welcher vom übrigen Staatsgebiete durch die besonders zu bezeichnende Binnenlinie getrennt ist.

2. Zollstraßen und Landungsplätze.

§. 25. Von den aus dem Auslande in und durch den Grenzbezirk führenden Land- und Wasserstraßen sollen die zum Waarenverkehr mit dem Auslande vorzugsweise geeigneten, als Zollstraßen bezeichnet werden. Auch sollen, wo die Zollgrenze durch ein schiffbares Wasser gebildet wird, die erforderlichen Landungsplätze bestimmt werden.

3. Zollbehörden.

§. 26. Zur Feststellung und Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangs-Zölle werden im Grenzbezirke, Grenzzollämter, in den übrigen Theilen des Landes andere Hebestellen, auch da, wo die Grenzzollämter nicht nahe genug an der Zoll-Linie liegen, an dieser besondere Ansageposten errichtet.

4. Grenzbewachung.

§. 27. Die Aufsicht auf den Waaren-Ein- und Ausgang wird längs der Zollgrenze und im Grenzbezirke durch eine uniformirte und bewaffnete Grenzwache geübt, die zum Gebrauche ihrer Waffen nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juni 1834 befugt ist.

5. Verpflichtnng anderer Angestellten in Bezug auf den Zollschutz.

§. 28. Andere Staats- und Kommunalbeamte, namentlich die Polizei- und Forstbedienten, sind zur Unterstützung der Grenzwache verpflichtet. Sie haben insbesondere Uebertretungen der Zollvorschriften, welche bei Ausübung ihres Dienstes zu ihrer Kenntniß kommen, möglichst zu hindern und auf jeden Fall zur näheren Untersuchung sofort anzuzeigen.

6. Allgemeine Vorschriften für die Waaren-Ein-, Durch- und Ausfuhr.

a. Straßen und Zeit, an welche die Ueberschreitung der Zolllinie gebunden ist.

§. 29. Wer zollpflichtige oder zollfreie Waaren mit sich führt, darf über die Zolllinie zu Wasser oder zu Lande nur während der Tageszeit und nur auf einer Zollstraße ein- oder austreten, auch nur bei einem erlaubten Landungsplatze anlanden.

Die Häfen am Meere, mit den polizeilich dazu angewiesenen Einfahrten, sind die Zollstraßen an der Seeseite.

Inwiefern der Ein- oder Ausgang zu anderer, als der vorbestimmten Zeit und auf anderen als den Zollstraßen, auch das Anlanden an anderen als den bezeichneten Landungsplätzen ausnahmsweise zulässig ist, wird durch die Zoll-Ordnung bestimmt.

b. Fortsetzung des Weges bis zum Zollamte; Deklaration, Revision.

§. 30. Der Weg von der Zolllinie bis zum Grenzzollamte muß ununterbrochen fortgesetzt, auch müssen beim Zollamte die Menge und die Art der Waaren vollständig und genau angegeben (deklarirt) und letztere dem Zollamte zur Einsicht (Revision) vorgezeigt werden.

c. Behandlung der ein- und durchgehenden Waaren.

§. 31. Eingehende, sei es nach einem inländischen Bestimmungsorte, oder zum unmittelbaren Durchgang deklarirte Waaren, werden nach Verschiedenheit der Fälle entweder beim Grenzzollamte vollständig abgefertigt (in freien Verkehr gesetzt) oder von solchem unter Zollkontrole (mittelst Begleitschein) und geeigneten Falls unter Verschluß und gegen Sicherheitsleistung für den Betrag des Zolles an eine andere Hebestelle zur Schlußabfertigung verwiesen.

d. Behandlung der ausgehenden Waaren.

§. 32. Bei ausgehenden, einem Ausgangszolle unterliegenden Waaren geschieht die Ermittelung der Menge und Art derselben, sowie die Erhebung des Zolles nach der Wahl des Waarenführers, entweder beim Grenzzollamte am Ausgangspunkte, oder bei einer Hebestelle im Innern mit Vorbehalt der Revision beim Grenzzollamte.

e. Weiteres Verfahren der Waarenführer und Verpflichtungen derselben im Allgemeinen.

§. 33. Waaren, die nach §. 31 an eine andere Hebestelle zur weiteren Abfertigung verwiesen, oder zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmt, oder nach §. 32 zum Ausgange deklarirt sind, hat der Waarenführer unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen, dem Zollamte, von welchem die Schlußabfertigung zu bewirken ist, zuzustellen, auch bis dahin den etwa angelegten amtlichen Verschluß unverletzt zu erhalten.

Die näheren Vorschriften über die Verbindlichkeiten, welche in Hinsicht auf Deklaration und Revision der Waaren, auf die Sicherheitsleistung für die schuldigen Zollgefälle und auf den Waarenverschluß von Seiten der Verkehrtreibenden zu erfüllen sind, enthält die Zollordnung.

7. Waaren-Verkehr und Transport im Grenzbezirke.

§. 34. Innerhalb des Grenzbezirks unterliegt aller Waaren-Verkehr und Transport einer genauen und speciellen Aufsicht und ist denjenigen Beschränkungen und Kontrol-Maßregeln unterworfen, welche zur Sicherheit gegen die verheimlichte Waaren-Einfuhr und Ausfuhr erforderlich und in der Zollordnung näher angegeben worden sind.

8. Gewerbsbetrieb im Grenzbezirke.

§. 35. Innerhalb des Grenzbezirks können früher bestandene Gewerbe mit zollpflichtigen fremden, einem höhern als dem allgemeinen Eingangszoll unterliegenden oder mit gleichnamigen inländischen, sowie mit allen einem Ausgangszoll unterworfenen Gegenständen nur fortgesetzt und neue nur angefangen oder betrieben werden, unter Beobachtung derjenigen Vorschriften, welche von den obersten Verwaltungs-Behörden mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuordnen, sowie durch die gewerbspolizeilichen Gesetze gegeben sind, um das Gewerbs- und Zoll-Interesse zu sichern.

Die weitern Bestimmungen hierwegen und zwar insbesondere wegen Führung von Handelsbüchern von Seiten der Kaufleute im Grenzbezirke, dann wegen Beschränkung der Krämer und anderer Gewerbetreibender in kleineren Orten des Grenzbezirks bei dem unmittelbaren Waarenbezuge aus dem Auslande, sowie wegen der Hausirgewerbe im Grenzbezirke, sind durch die Zollordnung ertheilt worden.

9. Waarenverkehr außerhalb des Grenzbezirks.

§. 36. Ueber den Grenzbezirk hinaus findet im Inlande nach Anleitung der näheren Vorschriften, welche die Zollordnung hierüber enthält, eine weitere Beaufsichtigung des Waarenverkehrs nur insoweit statt, daß

1) die aus dem Auslande oder aus dem Grenzbezirke in das Innere des Landes übergehenden Waaren mit den im Grenzbezirke empfangenen Abfertigungsscheinen bis zum Bestimmungsort begleitet sein müssen, daß
2) bei gewissen hoch besteuerten Waaren die Versendungen im Inlande zu größeren Quantitäten nur auf Frachtbriefe oder Transportzettel geschehen dürfen, daß
3) von den Handeltreibenden, welche dergleichen hoch besteuerte Waaren unmittelbar aus dem Auslande beziehen, über den Handel mit denselben Buch zu führen und darin der Tag und der Ort, an welchem die Verzollung geleistet worden, jedesmal beim Empfang der Waare anzumerken ist; daß endlich
4) Waarenführer und Handeltreibende bei dem Transporte zollpflichtiger fremder oder gleichnamiger inländischer Waaren auch außerhalb des Grenzbezirks den Zoll-, Steuer- oder Polizei-Beamten über die transportirten Waaren, und insofern es Artikel der vor- (2) bezeichneten Art sind, auch darüber aufrichtige Auskunft zu geben haben, von wem und woher die Waaren bezogen worden sind und wohin, auch an wen sie abgeliefert werden sollen.

10. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

§. 37. Sind Gründe vorhanden, zu vermuthen, daß irgend Jemand im Grenzbezirke sich einer Uebertretung der Zollgesetze schuldig gemacht habe, oder zu einer solchen Uebertretung durch Bergung verbotener oder zollpflichtiger Waaren mitwirke, so können zur Ermittelung derartiger Kontraventionen Nachsuchungen nach

solchen Vorräthen unter Erforderung des Ausweises über die geschehene Verzollung oder den inländischen Ursprung der vorgefundenen Waaren und selbst Hausvisitationen von Zollbeamten unter Leitung eines Ober-Kontroleurs oder eines andern Beamten gleichen oder höhern Ranges vorgenommen werden; Hausvisitationen jedoch nur unter Zuziehung der Ortsbehörden und nur nach Sonnenaufgang und vor Sonnenuntergang.

Der Beobachtung dieser Förmlichkeiten bedarf es nicht, wenn auf der That betroffene, von den Zollbeamten verfolgte Schleichhändler in Häusern, Scheunen u. s. w. einen Zufluchtsort suchen.

In solchen Fällen müssen die verdächtigen Räume den verfolgenden Zollbeamten auf Verlangen sofort und zu jeder Zeit geöffnet, und es dürfen letztere in Ausübung ihrer Dienstpflicht gegen die Flüchtigen auf keine Weise gehindert werden.

Auch sind unter den vorgedachten Nachsuchungen die gewöhnlichen Revisionen bei den, auf den Grund des §. 35 dieses Gesetzes unter Kontrole stehenden Gewerbetreibenden nicht begriffen.

§. 38. Haussuchungen außerhalb des Grenzbezirks zum Zwecke der Verfolgung einer Uebertretung der Zollgesetze können nur von den zur Untersuchung solcher Uebertretungen kompetenten (Gerichts-) Behörden angeordnet und unter deren Leitung vorgenommen werden.

11. Körperliche Visitationen.

§. 39. Personen, gegen welche der Augenschein den Verdacht erregt, daß sie Waaren unter den Kleidern verborgen haben und welche der Aufforderung der Zollbeamten, sich dieser Gegenstände freiwillig zu entladen, nicht sogleich vollständig genügen, können der körperlichen Visitation unterworfen werden. Sie müssen jedoch — wenn sie die Visitation nicht bei der nächsten Zollstelle oder Ortsbehörde wollen geschehen lassen, deshalb vor die zur Untersuchung der Zollstraffälle kompetente Behörde geführt werden.

12. Anstalten zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs.

§. 40. Zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des innern Verkehrs dienen die in den wichtigern Handelsplätzen des Inlandes unter amtlicher Aufsicht stehenden Niederlags-Anstalten, — Packhöfe, Hallen, Freihäfen, nach welchen die zollpflichtigen Waaren von der Grenze aus, unter den vorgeschriebenen Sicherheits-Maßregeln abgefertigt werden.

Nicht minder werden auch bei den Haupt-Zollämtern an der Grenze, wo sich ein desfallsiges Bedürfniß zeigt, Niederlagen eingerichtet, in welchen Waaren bis zu ihrer weitern Bestimmung unverzollt gelagert werden können.

Ausnahmsweise endlich kann für solche Waaren, welche sich zur Aufbewahrung in den öffentlichen Niederlagen nicht eignen, bei genügend gewährter Sicherheit gegen Veruntreuungen und Verluste auch die Befugniß zum Privatlager, jedoch jederzeit widerruflich und nur auf besondere Genehmigung der obersten Finanzbehörde gestattet werden.

Ueber die Verpflichtungen bei hiernächstiger Verzollung der niedergelegten Waaren, imgleichen über die Fristen, binnen welchen die eingegangenen Waaren auf den Packhöfen und Zollniederlagen lagern dürfen, sowie endlich über das Verfahren mit den nach Ablauf jener Fristen nicht abgeholten Waaren, sind durch die Zollordnung die nöthigen Vorschriften ertheilt worden.

Der Inhaber, Eigenthümer oder Absender der Waaren muß sich, wenn er die Waaren zum Packhof deklarirt oder deklariren läßt, jenen Vorschriften unterwerfen, ohne daß es darüber einer besondern Erklärung bedarf.

13. Ausnahmsweise Zollfreiheit
a. für Versendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande.

§. 41. Verzollte oder inländische Erzeugnisse, welche vom Inlande durch das Ausland nach dem Inlande versendet werden, bleiben beim Aus- sowie beim Wiedereingange dann von aller Zoll-Entrichtung befreit, wenn die vollständige Ueberzeugung vorhanden ist, daß dieselben Gegenstände wieder eingehen, welche aus dem Inlande ausgegangen sind.

Fremde Waaren, welche unter Zollkontrole versendet werden und auf ihrem Wege zum Bestimmungsorte zwischenliegendes Ausland berühren, werden hierdurch unter gleicher Voraussetzung von keiner andern, als der vermittelst der Zollkontrole vorbehaltenen Zoll-Entrichtung betroffen.

Wo die eine oder die andere dieser Begünstigungen zugestanden wird, müssen

genau die Vorschriften und Bedingungen erfüllt werden, welche die Zollverwaltung ertheilen wird, um die obige Ueberzeugung zu begründen.

b. Beim Meß- und Marktverkehr.

§. 42. Zur Erleichterung des Besuchs auswärtiger Messen und Märkte mit inländischen Erzeugnissen kann für gewisse, sich hierzu eignende Gegenstände, unter Beobachtung der erforderlichen Kontrolvorschriften die zollfreie Rückbringung der unverkauft gebliebenen Waare verstattet werden.

Nicht minder wird den fremden Handel- und Gewerbetreibenden, welche inländische Märkte und Messen besuchen, von ihren unverkauften Waaren Erlaß des Eingangszolles bei der Wiederausfuhr, auf vorschriftsmäßigen Nachweis der Identität der ein- und zurückgeführten Waaren, gewährt.

c. Bei Waaren, die zur Verarbeitung oder Vervollkommnung mit der Bestimmung des Ausgangs eingebracht werden und umgekehrt.

§. 43. Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder zur Vervollkommnung der Arbeit mit der Bestimmung, die daraus gefertigten Waaren auszuführen, eingehen, können im Zoll erleichtert werden.

In besonderen Fällen kann dies auch geschehen, wenn Gegenstände zur Verarbeitung oder Vervollkommnung nach dem Auslande gehen und im vervollkommneten Zustande zurückkommen. Ausnahmen der einen wie der andern Art bedürfen aber jedesmal der Genehmigung des Finanzministers.

d. Beim Grenzverkehr.

§. 44 a. Ob und welche Erleichterungen in Bezug auf den kleinen Grenzverkehr mit dem benachbarten Auslande statt finden können, wird nach Maßgabe des örtlichen Bedürfnisses von dem Finanzminister durch besondere Verfügungen bestimmt.

e. Beim Seeverkehr.

§. 44 b. In welchen Fällen bei dem Seeverkehr Ausnahmen von den allgemeinen Regeln wegen Entrichtung des Zolles eintreten, ist in der Zollordnung bestimmt worden.

III. Vollzugs-Vorschriften.

§. 45. Die näheren Bestimmungen über die Ausführung und Anwendung des gegenwärtigen Gesetzes sind in der Zollordnung enthalten.

3. Die Zoll-Ordnung.

I. Abschnitt.

Von der Erhebung der Zölle und der Waaren-Abfertigung, so weit solche an der Grenze stattfinden.

I. Beim Waaren-Eingange.

A. Allgemeine Bestimmungen.

1) Verhalten beim Eingange über die Zolllinie.

§. 1. Wer aus dem Auslande kommt, und zollpflichtige Waaren, oder zollfreie Gegenstände, letztere im verpackten Zustande, mit sich führt, darf solche, den im §. 29 und §. 30 des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zufolge, nur während der Tageszeit (§. 86) und nur auf einer Zollstraße in das Land bringen. Er darf von der Zolllinie ab die Zollstraße nicht verlassen, sondern muß sich auf derselben, ohne Abweichung und willkürlichen Aufenthalt, und ohne eine Veränderung an der Ladung vorzunehmen, mit dieser zum Grenz-Zollamte begeben.

Auf Gewässern, welche längs der Zollgrenze sich erstrecken, darf, Fälle dringender Gefahr oder höherer Gewalt ausgenommen, nur an den dazu bezeichneten Landungsplätzen gelandet und ausgeladen werden.

Was Seeschiffer beim Einlaufen auf den Rheden und in den Häfen und Binnengewässern zu beobachten haben, bestimmen die Hafenordnungen und die vom Finanzminister für den Waareneingang seewärts erlassenen Regulative.

An der Seeseite leidet die Bestimmung (§. 29 des Zollgesetzes), wonach Waaren nur in Häfen (Zollstraßen) einzuführen sind, Ausnahme:

a. bei Fischfahrzeugen, welche bloß frische Erzeugnisse des Meeres einführen;
b. bei der Bergung des Strandgutes.

2) Anmeldung bei dem Grenz-Zollamte, oder dem vorliegenden Ansage- (Anmeldungs-) Posten.

§. 2. Bei dem Grenz-Zollamte hat der Waarenführer seine sämmtlichen, die Ladung betreffenden Papiere zu übergeben.

§. 3. Wo das Grenz-Zollamt entfernter von der Grenze gelegen und deshalb näher an der Grenze ein Ansagepoften errichtet ist, hat der Waarenführer seine Papiere über die Ladung bei letzterem abzugeben und überdies die Zahl der Wagen und Pferde und, wo möglich, auch die der geladenen Stücke anzumelden.

Die von dem Waarenführer übergebenen Papiere werden in seiner Gegenwart eingesiegelt, an das Grenz-Zollamt adressirt und einem Grenzaufseher überliefert, welcher das Fuhrwerk oder Schiffsgefäß zum Grenz-Zollamte begleitet.

Diese Begleitung soll regelmäßig und so oft geschehen, als es die Beschaffenheit des Verkehrs erfordert und die Stärke des Personals, so wie die Entfernung des Grenz-Zollamtes zulassen.

Bei jedem Ansageposten wird an der Thür des Abfertigungszimmers eine Bekanntmachung angeheftet sein, aus der zu ersehen ist, zu welchen Stunden täglich die Begleitung der bis dahin eingetroffenen Waarentransporte zum Zollamte erfolgt.

§. 4. Reisende, welche Gepäck bei sich führen, und weder mit der gewöhnlichen Post, noch mit Extrapost reisen, sind zur Anmeldung nach den Vorschriften der §§. 2 und 3 verpflichtet, mit dem Unterschiede, daß sie dem Ansageposten nur ihren Namen, Stand und Wohnort, so wie den Namen und Wohnort des Fuhrmanns anzeigen und einen Schein darüber erhalten, mit dem sie sich bis zum Grenz-Zollamte ausweisen, bei welchem derselbe abgeliefert wird. In besonderen Fällen kann der Ansageposten, wenn er es nöthig erachtet, Reisende begleiten lassen, jedoch ohne Aufenthalt.

3) Deklaration.

a) Aufforderung dazu.

§. 5. Nach Ablieferung der über die Ladung sprechenden Papiere an das Zollamt, fordert dieses den Waarenführer zur Deklaration der Ladung auf, welche, mit Einschluß des Reise- oder Schiffgeräths und etwaniger Mundvorräthe so lange unberührt bleiben muß, bis das Zollamt die Anweisung zum Ab- und Ausladen ertheilt.

b) Form und Inhalt der Deklaration.

§. 6. Die Deklaration muß, dem darüber vorgeschriebenen Formulare gemäß enthalten:

a. die Zahl der Wagen und Pferde, aus welchen der Transport besteht;
b. den Namen des Fuhrmanns, bei Schiffen den Namen oder die Nummer des Schiffsgefäßes und den Namen des Schiffsführers;
c. Namen und Wohnort der Waarenführer (nach den Frachtbriefen);
d. die Zahl der Kolli und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen;
e. die Menge und Gattung der Waaren, für jedes Kolli nach den Benennungen und Maßstäben des Tarifs;
f. die Abfertigungsweise, welche der Waarenführer für die ganze Ladung oder für die einzelnen Theile derselben begehrt;
g. die Versicherung des Waarenführers, daß die Deklaration richtig sei und seine Unterschrift.

Die Deklaration muß sich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeschlossen, erstrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenständen zusammengeladen sind, auch letztere enthalten.

c) Wie solche ausgefertigt werden muß.

§. 7. Es steht dem Waarenführer frei, ob er über seine ganze Ladung nur eine Deklaration, oder mehrere Theildeklarationen übergeben will. Im letzteren Falle muß er solche aber selbst besorgen, wenn auch sonst die Fertigung der Deklaration durch das Zollamt nach den Bestimmungen der folgenden §§. 8 und 9 zulässig wäre; auch muß er den einzelnen Deklarationen noch eine besondere Generaldeklaration beifügen, und in derselben die Versicherung abgeben, daß der ganze Inhalt der Ladung richtig deklarirt sei.

Die Deklarationen müssen in deutscher Sprache abgefaßt, leserlich und — besonders was die Zahlen betrifft — deutlich geschrieben sein, und dürfen weder Abänderungen noch Rasuren enthalten. Deklarationen, welche diesen Erfordernissen nicht entsprechen, können zurückgewiesen werden.

Jede Deklaration über Ladungen, von welchen der Eingangszoll mehr als 10 Thlr. beträgt, muß zweifach ausgefertigt werden. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll nicht über 10 Thlr. und nicht unter 3 Thlr. beträgt, ist nur eine einfache Ausfertigung der Deklaration nothwendig. Bei Ladungen, von welchen der Eingangszoll weniger als 3 Thlr. beträgt, kann der Zollpflichtige verlangen, daß an die Stelle der Ausfertigung einer förmlichen Deklaration die Eintragung der Gegenstände nach seiner mündlichen Angabe in das für die Zollquittung vorgeschriebene Formular trete.

d) Wem die Ausfertigung der Deklaration obliegt.

§. 8. Die Ausfertigung der Deklaration muß in der Regel der Waarenführer selbst besorgen, oder durch eine sich hiermit beschäftigende Privatperson (Kommissionair, Zollabrechner) besorgen lassen, welcher Letztere dann, sofern der Waarenführer des Schreibens unkundig ist, die Deklaration im Namen und aus Auftrag des Deklaranten unterzeichnet. Ist der Waarenführer des Schreibens unkundig, und befindet sich kein Kommissionair am Orte, so erfolgt die Ausfertigung der Deklaration durch das Zollamt, welches dieselbe unentgeltlich auf den Grund der übergebenen Papiere oder der mündlichen Anzeige bewirkt. Gleiches geschieht, wenn der Eingangszoll von der ganzen Ladung nicht über 10 Thlr. beträgt und der Waarenführer in diesem Falle die Ausfertigung von dem Zollamte verlangt.

Der vom Zollamte angefertigten Deklaration muß, nach vorheriger Vorlesung der Deklarant seine Unterschrift oder sein gewöhnliches Handzeichen beifügen, dessen Richtigkeit von zwei Beamten oder Zeugen zu bescheinigen ist.

Der Deklarant haftet für die Richtigkeit der Deklaration, ohne Unterschied, ob diese von ihm selbst, oder für ihn von einem dritten, oder dem Zollamte ausgefertigt worden ist.

§. 9. Besitzt der Waarenführer keine Frachtbriefe oder andere über seine Ladung sprechende Papiere, oder nur solche, die zur Ausfertigung einer vollständigen Deklaration unzureichend sind, und ist ihm sonst die Ladung nicht genug bekannt, um die vorgeschriebene Deklaration zu fertigen, oder fertigen zu lassen, so muß er, wenn er nicht den höchsten Eingangszoll zu entrichten erbötig ist, die Versicherung zu Protokoll abgeben, daß er gar keine, oder keine anderen als die vorgelegten Papiere besitze, und auch sonst die Ladung nicht vollständig kenne. Es tritt alsdann die Anfertigung der Deklaration durch das Zollamt ein, welches solche nach vorheriger specieller Revision der Ladung, in Gegenwart des Waarenführers, auf den Grund einer darüber aufzunehmenden Verhandlung bewirkt. Die vom Zollamte aufgenommene Deklaration muß von dem Waarenführer, welcher für die richtige Stellung der Ladung zur Revision haftet, unterschrieben, oder, wenn derselbe des Schreibens unkundig ist, nach Vorschrift des vorhergehenden §. unterzeichnet und bescheinigt werden.

Der Waarenführer muß in diesem Falle sich gefallen lassen, daß die gehörig deklarirten Ladungen, auch wenn sie später eintreffen, in der Abfertigung ihm vorgezogen werden, und daß die Ladung inzwischen auf seine Kosten unter amtlicher Bewachung und Verschlusse gehalten wird. Ist derselbe nur Frachtführer, so ist er, wenn er jenes Verfahren nicht eintreten lassen will, und zuvor die oben vorgeschriebene Versicherung abgegeben hat, einen Zeitraum zu bestimmen befugt, innerhalb dessen er die Deklaration nachträglich beibringen will. Letzternfalls bleiben die Waaren bis dahin auf Kosten des Waarenführers im Gewahrsam des Amtes.

e) Anleitung zur richtigen Anfertigung der Deklaration und Bekanntmamung der Dienst-Instruktionen in Bezug auf die Anfertigung.

§. 10. Eine besondere Anleitung zur Ausfertigung der Deklaration ist bei jedem Zollamte und Ansageposten zur allgemeinen Kenntnißnahme auszuhängen.

Auch wird aus den Geschäftsanweisungen für die Zollämter dasjenige, was sich auf die Abfertigung bezieht, und neben den gesetzlichen Bestimmungen dem Publikum besonders zu wissen nöthig ist, zur Nachachtung öffentlich bekannt gemacht werden.

Die nöthigen gedruckten Formulare zu den Deklarationen werden den Deklaranten einzeln unentgeltlich von den Zollämtern verabreicht, von denen solche auch in beliebiger größerer Menge gegen Erstattung der Papier- und Druckkosten entnommen werden können.

f) Besondere Vorschriften für Reisende.

§. 11. Reisenden, mit Ausschluß derjenigen, welche zur Gewerbe treibenden Klasse gehören, steht es frei, bei ihrer Ankunft am Zollamte auf die Frage der Zollbeamten, ob sie verbotene oder zollpflichtige Waaren bei sich führen, statt eine bestimmte Antwort zu geben, sich sogleich der Revision zu unterwerfen. In diesem Falle sind sie nur für die Waaren verantwortlich, welche sie durch die getroffenen Anstalten zu verheimlichen bemüht gewesen sind. Ueber die vorgefundenen zollpflichtigen Waaren hat das Zollamt die Deklaration zu fertigen.

4) Revision der Waaren.

Zweck der Revision.

§. 12. Nach Berichtigung der Deklarationspunktes wird, soweit nicht ausnahmsweise das im §. 9. bezeichnete Verfahren hat eintreten müssen, zur Revision

der Waaren geschritten. Vermöge derselben sollen die Beamten, entweder durch den Augenschein, oder durch Werkzeuge sich die Ueberzeugung verschaffen, daß die zum Eingange angemeldeten Gegenstände nach Menge und Gattung mit der Deklaration übereinstimmen, und daß weder ein verbotener Gegenstand, noch ein mit einer höheren Abgabe belegter als der angemeldete, vorhanden ist.

Allgemeine Revision.

§. 13. Es geschieht die Prüfung entweder bloß nach Zahl, Zeichen, Verpackungsart und Gewicht der Kolli, ohne Eröffnung der Fässer, Ballen u. s. w. (allgemeine Waarenrevision), oder es findet außerdem noch Eröffnung statt, um die eigentliche Menge der in dem Kolli enthaltenen Waaren zu ermitteln, und die Ueberzeugung zu erlangen, daß keine andere, als die angemeldete Waarengattung, oder daß diese in ihrer ursprünglichen Beschaffenheit vorhanden sei, (spezielle Waarenrevision).

Brutto-Gewicht.

§. 14. Es wird bei der Revision entweder bloß das Bruttogewicht, oder auch das Nettogewicht ermittelt. Unter Bruttogewicht wird das Gewicht der Waare in völlig verpacktem Zustande, mithin in ihrer gewöhnlichen Umgebung für die Aufbewahrung, und mit ihrer besondern für den Transport, verstanden.

Tara.

Das Gewicht der für den Transport nöthigen besondern äußern Umgebungen wird Tara genannt.

Ist die Umgebung für den Transport und die Aufbewahrung nothwendig eine und dieselbe, wie es z. B. bei Syrup 2c. die gewöhnlichen Fässer sind, so ist das Gewicht dieser Umgebung die Tara.

Netto-Gewicht.

Das Nettogewicht ist das Bruttogewicht nach Abzug der Tara, die kleineren, zur unmittelbaren Sicherung der Waaren nöthigen Umschließungen (Flaschen, Papiere, Pappen, Bindfaden u. dergl.) werden bei Ermittelung des Nettogewichts nicht in Abzug gebracht, so wenig wie Unreinigkeit und fremde Bestandtheile, welche der Waare beigemischt sein möchten.

Weiteres Verfahren nach Verschiedenheit der Fälle.

§. 15. Wie weit die Revision auszudehnen, und welches Verfahren für die fernere Abfertigung in Anwendung zu bringen sei, richtet sich nach der näheren Bestimmung über die eingegangenen Waaren, und ist verschieden, je nachdem diese

1) gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten; oder
2) bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen; oder
3) nach einem anderen Orte bestimmt sind, wo sich ein Zoll- oder Steueramt mit Niederlage befindet; oder
4) zur Verzollung bei einem Zoll- oder Steueramt ohne Niederlage; oder
5) zur unmittelbaren Durchfuhr angemeldet werden.

Obliegenheiten der Zollpflichtigen bei der Revision.

§. 16. Der Zollpflichtige muß die Waaren in solchem Zustande darlegen, daß die Beamten die Revision, wie erforderlich ist, vornehmen können, auch muß er die dazu nöthigen Handleistungen, nach der Anweisung der Beamten, auf eigene Gefahr und Kosten verrichten oder verrichten lassen.

B. Weitere Behandlung, wenn die Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr treten sollen.

1) Ermittelung des Zollbetrags durch die Revision.

§. 17. Sollen die eingegangenen Waaren gleich an der Grenze in den freien Verkehr übergehen, so muß die Revision, da es in diesem Falle auf die Feststellung des Zollbetrags von den angemeldeten Waaren ankommt, eine spezielle sein.

Wünscht der Waarenführer, daß die Ladung oder ein Theil derselben, von der speziellen Revision befreit bleibe, so kann hierin, gegen Entrichtung des höchsten Zollsatzes im Tarif, gewillfahrt werden, in sofern nicht besonderer Verdacht vorhanden ist, daß dadurch die Uebertretung anderer Landesgesetze beabsichtigt werde, z. B. die Einbringung falscher Münzen u. s. w., in welchem Falle die Revision und, nach dem Befunde, die Beschlagnahme der betreffenden Gegenstände eintreten muß.

2) Ermittelung des Netto-Gewichts.

§. 18. Es bleibt der Wahl des Zollpflichtigen überlassen, ob er bei Gegenständen, deren Verzollung nach dem Nettogewicht geschiehet, die tarifmäßige Tara gelten, oder das Nettogewicht, entweder durch Verwiegung der Waare ohne die Tara oder der letztern allein, ermitteln lassen will.

Bei Flüssigkeiten und andern Gegenständen, deren Nettogewicht nicht ohne Unbequemlichkeiten ermittelt werden kann, weil ihre Umgebung für den Transport und für die Aufbewahrung dieselbe ist, wird die Tara nach dem Tarif berechnet, und der Zollpflichtige hat kein Widerspruchsrecht gegen Anwendung desselben.

In Fällen, wo eine von der gewöhnlichen abweichende Verpackungsart der Waaren und eine erhebliche Entfernung von den in dem Tarif angenommenen Tarasätzen bemerkbar wird, ist auch die Zollbehörde befugt, die Nettoverwiegung eintreten zu lassen.

3) Entrichtung des Eingangszolls.

§. 19. Nach beendigter Revision erfolgt die Entrichtung des Eingangszolles. Der Waarenführer erhält darüber eine Quittung, und zwar, wenn die Deklaration zweifach ausgefertigt worden ist, auf dem einen Exemplar derselben.

Hat der Waarenführer über Waaren für verschiedene Empfänger nur eine Deklaration übergeben, so kann er verlangen, daß das Zollamt neben Ertheilung der allgemeinen Quittung auf dem Duplikate der Deklaration, auf jedem Frachtbriefe den summarischen Betrag des entrichteten Eingangszolles von den darin verzeichneten Waaren anmerke.

4) Schluß der Abfertigung.

§. 20. In dem quittirten Exemplar der Deklaration, oder in der besonders angefertigten Quittung, wird dem Waarenführer vorgeschrieben, innerhalb welcher Frist und auf welcher Straße er seine Ladung durch den Grenzbezirk zu führen, und ob und bei welcher Kontrolstelle er solche anzumelden habe. Sollen die Waaren im Grenzbezirke bleiben, so wird demgemäß das Erforderliche bemerkt.

§. 21. Hiermit ist die Abfertigung geschlossen, und der Waarenführer erhält sämmtliche Frachtbriefe und sonstige in Bezug auf seine Ladung von ihm übergebenen Papiere (§. 2), nachdem jedes einzelne Stück derselben mit dem Zollstempel versehen worden, zurück, um sich damit gegen die Waarenempfänger über die ordnungsmäßige Deklaration der Waaren ausweisen zu können.

5) Anmeldung bei einer Kontrolstelle an der Binnenlinie.

a) Beim Landtransport.

§. 22. Ist die fernere Anmeldung bei einer Kontrolstelle an der Binnenlinie vorgeschrieben, so müssen derselben die Quittungen, oder die Duplikate der Deklarationen übergeben werden. Die Ladung wird mit diesen sie begleitenden Papieren äußerlich verglichen, welche, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, der Waarenführer, mit der Bescheinigung über die geschehene Anmeldung versehen, zurück erhält. Die Kontrolstelle ist indessen auch zur näheren, und bei erheblichen Gründen selbst zur speziellen Revision befugt.

b) Beim Wassertransport.

§. 23. Waarentransporte auf großen Strömen in Gefäßen, die eine Tragfähigkeit von 5 Lasten (die Last zu 4000 Pfund) und darüber haben, sind nur zur einmaligen Anmeldung im Grenz-Zollamte und nicht zu einer zweiten bei einer Kontrolstelle an der Binnenlinie verpflichtet. Dagegen unterliegen Transporte in kleineren Gefäßen, wie bei dem Verkehr zu Lande in den vorgeschriebenen Fällen, der nochmaligen Anmeldung bei einer solchen.

6) Abfertigung zollfreier Gegenstände.

§. 24. Ueber zollfreie Gegenstände, so weit sie nach §. 1 anzumelden, erhält der Waarenführer einen Legitimationsschein, um sich damit bei dem weitern Transport durch den Grenzbezirk ausweisen zu können.

c) Weitere Behandlung, wenn die Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen.

§. 25. Wenn eingegangene Waaren bei dem Eingangsamte niedergelegt werden sollen, so ist zu unterscheiden:

a) ob der Ort das vollständige Niederlagsrecht (§. 60) hat; oder
b) ob nur ein gewöhnliches Zoll-Lager (§. 68) bei dem Hauptzollamte vorhanden ist.

Im ersten Falle ist das Abfertigungsverfahren durch das für den Ort erlassene Packhofs-Regulativ (§. 67) bestimmt.

In dem zweiten Falle erfolgt die Annahme der Waaren zum Lager, nach vorausgegangener spezieller Revision, auf den Grund der Eingangsdeklaration.

D. Weitere Behandlung, wenn die Waaren nach einem Orte bestimmt sind, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet.

§. 26. Sind Waaren nach einem Orte bestimmt, wo sich eine öffentliche Niederlage für unverzollte Waaren befindet, und wird von dem Waarenführer darauf

angetragen, solche unverzollt dahin abzulassen, so muß für den Eingangszoll entweder durch Pfandlegung, oder durch einen sicheren Bürgen, der sich als Selbstschuldner verpflichtet und den bürgschaftlichen Rechtsbehelfen entsagt, Sicherheit gestellt werden. Ob statt derselben in einzelnen Fällen die Begleitung des Transports auf Kosten des Waarenführers statt finden könne, hängt von der Bestimmung des Abfertigungs-Amtes ab.

Die Pfandlegung oder Bürgschaft muß, wenn die Waare genau bekannt ist, auf den zu berechnenden Betrag des Eingangszolls, sonst aber auf den höchsten Zollsatz gerichtet werden.

Das Abfertigungsamt ist befugt, bekannte sichere Waarenführer, sowohl In- als Ausländer, von der Sicherstellung zu entbinden.

§. 27. Das Abfertigungsamt hat die Waaren zur Revision zu ziehen. Diese ist eine allgemeine, insofern nicht besondere Gründe eine Ausnahme erfordern. Statt der Zoll-Entrichtung tritt die Ertheilung eines Begleitscheins Nr. 1 (§. 41) ein, und die Waaren werden unter Verschluß gesetzt.

Auch können nach den Niederlagsorten Waaren auf Begleitschein Nr. 2 (§. 50) abgelassen werden, um bei den dort bestehenden Zollstellen sofort zur Verzollung zu gelangen.

Die erforderliche Legitimation zur Durchfahrung des Grenzbezirks erhält der Waarenführer in diesen, wie in allen übrigen Fällen der Begleitschein-Ertheilung, nach Vorschrift des §. 20 durch das Duplikat der Deklaration.

E. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur Verzollung bei einem Amte ohne Niederlage deklarirt werden.

§. 28. Für die Prüfung der Zulässigkeit des Antrages, Waaren unverzollt abzulassen, um bei einem hierzu befugten Amte ohne Niederlage die Verzollung vorzunehmen, gelten beziehungsweise die Vorschriften des §. 26. Wird der Antrag zulässig befunden, so erfolgt die specielle Revision ganz ebenso, als wenn der Eingangszoll sofort entrichtet werden sollte.

Nach Beendigung derselben wird ein Begleitschein Nr. 2 (§. 50) ertheilt, wogegen die Anlegung des Verschlusses unterbleibt.

F. Weitere Behandlung, wenn die Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr bestimmt sind.

1. Allgemeine Vorschriften.

§. 29. Bei den Abfertigungen zur unmittelbaren Durchfuhr werden die Waaren soweit revidirt, als solches zur Ermittelung des Durchgangszolls erforderlich ist. Die specielle Revision kann unterbleiben, wenn die Waaren auf einer Straße durchgeführt werden sollen, für welche ein Unterschied in dem Durchgangs-Zoll den Gegenständen nach, nicht Statt findet, oder, wenn da, wo ein solcher Unterschied besteht, der Waarenführer den Durchgangszoll nach dem höchsten Satze für die zu befahrende Straße entrichtet; in beiden Fällen jedoch unter der Voraussetzung, daß die Waaren — worüber das Zollamt allein zu entscheiden hat — unter völlig sichern Verschluß genommen werden können.

Nach Beendigung der Revision wird der Durchgangszoll erhoben, wobei für die Ertheilung der Quittung die in §. 19 wegen des Eingangszolles gegebenen Bestimmungen gelten und für den Unterschied zwischen dem Durchgangs- und dem auf den angemeldeten Waaren ruhenden Eingangszoll die Sicherheit nach den Bestimmungen des §. 26 zu leisten ist. Hiernächst wird ein Begleitschein Nr. 1 ausgefertigt, und der Waarenverschluß angelegt. Wegen des weitern Verfahrens mit den Begleitscheinen kommen die Vorschriften der §§. 36, 43 und folgende in Anwendung.

2. Besondere Vorschriften.

a. Für Waaren, wovon der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll.

§. 30. Werden Waaren zur unmittelbaren Durchfuhr deklarirt, von welchen der Ausgangszoll höher ist, als der Durchgangszoll, so unterbleibt die Begleitschein-Ausfertigung.

Statt derselben wird in dem Duplikat der Deklaration außer der gewöhnlichen Zollquittung, angegeben, daß und wie die Waaren unter Verschluß gesetzt worden sind, und innerhalb welcher Frist und über welches Zollamt der Wiederausgang derselben ohne Zollentrichtung erfolgen dürfe.

b. Auf kurzen Straßenstrecken.

§. 31. Auf kurzen durch das Land führenden Straßen können bei der Abfertigung Erleichterungen eintreten, welche dann besonders bekannt gemacht werden sollen.

c. Auf Flüssen, auf welche besondere Staatsverträge Anwendung finden.

§. 32. Beim Transit auf Flüssen, für welche in Folge besonderer Staats-Verträge besondere Sicherungsmaßregeln zum Schutze der Zolleinrichtungen durch Manifestirung, Verschluß der dazu gehörig vorgerichteten Schiffe oder durch Schiffsbegleitung u. s. w. vereinbart sind, treten diese, soweit sie Platz greifen, an die Stelle des gewöhnlichen Abfertigungsverfahrens und es ergehen hierüber besondere Bekanntmachungen.

3. Beim Waaren-Ausgange.

A. Waaren, die einem Ausgangszoll unterworfen sind.

§. 33. Werden Waaren ausgeführt, welche mit einem Ausgangszoll belegt sind, so muß der Zoll entweder bei dem Grenz-Zollamte, über welches der Ausgang statt findet, oder vorher bei einem hierzu befugten Amte im Innern entrichtet werden.

§. 34. Bei der Deklaration der ausgehenden Waaren sind die Vorschriften der §§. 5 — 10 und bei der Revision die Vorschriften der §§. 12 — 18 zu beobachten, letztere jedoch mit der Maßgabe, daß die Prüfung darauf gerichtet wird, daß nicht mehr und keine mit einem höhern Zolle belegte Waare, als deklarirt worden, ausgehe.

§. 35. Ueber die Zoll-Entrichtung wird auf dem Duplikate der Deklaration quittirt.

Ist der Ausgangszoll bei einem Amte im Innern entrichtet, so wird in der Quittung zugleich bemerkt, auf wie lange solche gültig ist und welche Straße nach der Angabe des Waarenführers befahren werden muß.

Der Ausgang darf nur über ein Grenz-Zollamt statt finden, bei welchem die Quittung vorgezeigt werden muß. Die Ladung wird mit der Quittung verglichen und, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, letztere mit darauf gesetzter Bemerkung, daß der Ausgang erfolgt sei, dem Waarenführer zurückgegeben.

Wählt der Waarenführer die Entrichtung des Ausgangszolles bei dem Grenz-Zollamte, so ist er, insofern die Versendung nicht aus einem Orte des Grenzbezirks selbst erfolgt, jedesmal zur Anmeldung und Stellung der Waare bei einer Kontrolstelle an der Binnenlinie, oder zunächst derselben verpflichtet.

Er leistet daselbst Sicherheit für die Entrichtung des Zolles bei dem Grenz-Zollamte und erhält einen Legitimationsschein (§. 83) über die Waaren, um sich im Grenzbezirke ausweisen zu können. Die erfolgte Abgabenentrichtung wird von dem Grenz-Zollamte auf dem Legitimationsscheine bemerkt, und letzterer zurückgegeben, um zur Einlösung des Pfandes bei der Kontrolstelle zu dienen.

B. Waaren, deren Ausfuhr erwiesen werden muß.

§. 36. Kommt es auf den Beweis der wirklich erfolgten Ausfuhr an, so muß der Waarenführer den Begleitschein, welcher ihm auf seinen Antrag ausgefertigt wird, von der an der Binnenlinie belegenen Kontrolstelle (wenn die zum Zollamte führende Straße mit einer solchen besetzt ist) bescheinigen lassen, und die Waaren daselbst zur Besichtigung stellen. Hierauf muß ohne Unterschied, ob eine Voranmeldung statt gefunden hat, oder nicht, die Waare bei demjenigen Grenz-Zollamte angemeldet und gestellt werden, über welches die Ausfuhr nach Inhalt des Begleitscheins geschehen soll, und dieses bewirkt die Abfertigung, nachdem es sich durch genaue Revision der Waare die Ueberzeugung verschafft hat, daß diejenigen Gegenstände vorhanden sind, auf welche der Begleitschein lautet.

Ist eine dieser Förmlichkeiten verabsäumt, so bleibt es dem Ermessen des Finanzministers überlassen, ob der Ausgang in Bezug auf die Ansprüche der Zollverwaltung als erwiesen anzunehmen sei.

C. Waaren, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind.

§. 37. Gehen Waaren aus, die einem Ausgangszolle nicht unterworfen sind und deren Ausgang auch nicht erwiesen zu werden braucht, so bedarf es einer Anmeldung bei dem Ausgangszollamte in der Regel nicht; die Waaren unterliegen aber der gewöhnlichen Transportkontrole im Grenzbezirke (§§. 83 u. ff.)

Das Gepäck der Reisenden ist bei dem Ausgange nur aus besonderen Verdachtsgründen einer Revision unterworfen.

III. Besondere Vorschriften für die Behandlung des Verkehrs mit den Staatsposten.

A. Gewöhnliche Fahrposten.

§. 38. Die mit gewöhnlichen Fahrposten eingehenden Waaren müssen mit einer Inhaltserklärung in Deutscher und Französischer Sprache versehen sein, und werden im ersten Umspannungsorte entweder revidirt oder unter Verschluß gelegt.

Die Entrichtung des Eingangszolles erfolgt demnächst im Wohnorte des Empfängers, oder, wenn keine dazu befugte Erhebungsbehörde daselbst vorhanden ist, bei der zunächst gelegenen.

Die zum Durchgange bestimmten Poststücke werden im letzten Umspannungsorte von den Zollbeamten des Verschlusses wegen nachgesehen und der Durchgangszoll wird von dem Postamte vorschußweise berichtigt.

Sollen Gegenstände mit der Post versendet werden, welche einem Ausgangszolle unterliegen, so muß dieser vorher entrichtet werden.

Das Passagiergut wird im ersten Umspannungsorte revidirt und abgefertigt.

Besteht dasselbe aber in Gegenständen, welche zum Handel bestimmt sind, so kommen die allgemeinen Vorschriften für die Waaren-Abfertigung zur Anwendung.

Die näheren Bestimmungen wegen der Behandlung des Verkehrs mit den Fahrposten sind in einem besondern Regulative enthalten.

B. Extraposten.

1. Mit Reisenden und Reisegepäck.

§. 39. Für alle vom Auslande eingehenden Straßen, welche von Extra-Posten befahren werden, werden die Orte bestimmt, und öffentlich bekannt gemacht, wo die Extrapost-Reisenden verpflichtet sind, anzuhalten, ihr Reisegepäck zur Revision zu stellen, und von zollpflichtigen Gegenständen den Eingangszoll zu entrichten.

Gegen Leistung vollständiger Sicherheit für den höchstmöglichen Zollbetrag, kann die Revision beim Eingange unterbleiben; der Waarenverschluß muß aber angelegt, und die weitere Behandlung einem zuständigen Amte im Innern, oder dem Ausgangsamte vorbehalten bleiben.

2. Mit Kaufmannswaaren.

Extraposten mit Kaufmannswaaren sind den allgemeinen Vorschriften unterworfen. Sie werden ohne Rücksicht auf den Ort, wo sich die Poststation befindet, bei dem Grenz-Zollamte revidirt, gehen aber in der Abfertignng anderen Waaren vor.

II. Abschnitt.

Von verschiedenen Einrichtungen und Anstalten zur Erhebung und Sicherung der Zölle.

I. Von der Begleitschein-Kontrole.

A. Zweck und Ausfertigung der Begleitscheine.

§. 40. Begleitscheine sind amtliche Ausfertigungen zu dem Zwecke, entweder

a) den richtigen Eingang im inländischen Bestimmungsorte, oder die wirklich erfolgte Aus- oder Durchfuhr solcher Waaren zu sichern, die sich nicht im freien Verkehr befinden, sondern auf welchen noch ein Zollanspruch haftet (Begleitschein Nr. 1), oder

b) lediglich die Erhebung des durch vollständige Revision ermittelten und festgestellten Eingangszolls für solche Waaren einem andern dazu befugten Amte gegen Sicherheitsleistung zu überweisen (Begleitschein Nr. 2).

B. Begleitschein Nr. 1.

Wesentlicher Inhalt desselben.

§. 41. Der Begleitschein Nr. 1, welcher die Ladung bis zum Bestimmungsorte begleiten muß, soll ein genaues Verzeichniß der Waaren, auf die er lautet, nach Maßgabe der vorhandenen Deklaration, die Zahl der Kolli, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, ferner den Namen und Wohnort der Waarenempfänger, das Erledigungsamt, sowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig ist, oder innerhalb dessen der Beweis der erreichten Bestimmung geführt werden muß.

Der nach Umständen und Entfernung abzumessende Zeitraum soll in der Regel für den Transport zu Lande und auf Strömen vier Monate, beim Transporte über See aber sechs Monate nicht überschreiten. Ist der bestimmte Zeitraum wegen ungewöhnlicher Zufälle nicht inne gehalten worden, so entscheidet die dem Ausfertigungsamte vorgesetzte Oberbehörde, ob die gesetzlichen Folgen dieser Versäumniß eintreten sollen, oder eine weitere Nachsicht zu gestatten ist.

Auch soll in dem Begleitschein bemerkt werden, ob und durch welche Pfänder oder Bürgschaften Sicherheit für die Erreichung des Bestimmungsortes geleistet, sowie ferner, welche Art des Waarenverschlusses gewählt und wie derselbe angelegt worden ist.

2. Beschränkung bei der Begleitschein-Ausfertigung auf Aemter im Innern mit Niederlage.

§. 42. Bei der Deklaration zur Abfertigung auf Aemter im Innern mit Niederlage werden Begleitscheine, wenn deren Ertheilung auch sonst zulässig wäre,

nur dann gegeben, wenn der Eingangszoll von den Waaren, auf welche ein Begleitschein begehrt wird, über drei Thaler beträgt.

Eine Ausnahme hiervon findet nur in Betreff der Reisenden Statt.

3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine.

§. 43. Derjenige, auf dessen Verlangen ein Begleitschein ausgestellt wird (Extrahent des Begleitscheins), übernimmt mit der Unterzeichnung und dem Empfang desselben, die Verpflichtung, für den Betrag des Eingangszolles von den darin verzeichneten Waaren und wenn die Art derselben durch specielle Revision nicht festgestellt worden, für den Betrag dieses Zolles nach dem darauf anzuwendenden höchsten Erhebungssatz des Tarifs zu haften, imgleichen die Verbindlichkeit, dieselbe Waare in unveränderter Gestalt und Menge in dem bestimmten Zeitraume und an dem angegebenen Orte zur Revision und weitern Abfertigung zu stellen.

4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sei.

§. 44. Diese Verpflichtungen erlöschen nur dann, wenn durch das im Begleitschein bestimmte Amt bescheinigt wird, daß jenen Obliegenheiten völlig genügt sei, worauf sodann die Löschung der geleisteten Sicherheit oder Bürgschaft erfolgt.

5. Folgen vorkommender Gewichts-Unterschiede.

§. 45. Das auf den Grund allgemeiner oder specieller Revision beim Eingang ermittelte und im Begleitschein angegebene Gewicht dient in der Regel zur Grundlage, nach welcher die Verzollung der eingegangenen Waaren, es sei zum Verbrauch im Lande oder für den Durchgang, zu leisten ist, unbeschadet jedoch der näheren Untersuchung, welche wegen etwa vorgekommener Irrthümer in der Abfertigung, oder wegen versuchter Zolldefraudationen einzuleiten ist, wenn bei der im Bestimmungs- oder Ausgangsorte veranlaßten abermaligen Verwiegung sich Gewichtsverschiedenheiten gegen das beim Eingange ermittelte Gewicht herausstellen.

Gewichtsunterschiede von 2 Procent und darunter, gegen das beim Eingange ermittelte Gewicht der einzelnen Kolli oder einer zusammen abgefertigten gleichnamigen Waarenpost, bleiben indessen bei der Abfertigung am Bestimmungs- oder am Ausgangsorte für die Staatskasse sowohl als für die Zollpflichtigen dergestalt außer Berücksichtigung, daß solchen Falls die Zollschuldigkeit unbedingt nach dem beim Eingange ermittelten Gewichte zu ermessen ist.

6. Verpflichtung des Waarenführers bei eintretender Transport-Verzögerung.

§. 46. Sollten Naturereignisse oder Unglücksfälle bei dem Transporte innerhalb des Landes den Waarenführer verhindern, seine Reise fortzusetzen und den Bestimmungsort in dem durch den Begleitschein festgesetzten Zeitraum zu erreichen, so ist er verpflichtet, dem nächsten Zoll- oder Steueramte Anzeige davon zu machen, welches, der künftigen Erledigung des Bürgschafts-Punktes wegen, entweder den Aufenthalt auf dem Begleitschein bezeugen, oder, wenn die Fortsetzung der Reise ganz unterbleibt, die Waaren unter Aufsicht nehmen muß.

Privatbescheinigungen können diese amtliche Beurkundung nicht ersetzen.

7. Wie zu verfahren ist, a. wenn eine Ladung für verschiedene Empfänger oder Orte bestimmt ist.

§. 47. Der Begleitscheins-Extrahent kann verlangen, daß für jeden Waarenempfänger ein besonderer Begleitschein ertheilt werde; mindestens aber muß, wenn die Ladung für verschiedene Orte bestimmt ist, für jeden Abladeort ein eigener Begleitschein ausgefertigt werden.

b. Wenn die Bestimmung der ganzen Ladung unterweges verändert wird.

§. 48. Wenn eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitschein ertheilt worden, eine veränderte Bestimmung erhält, so muß dies sofort dem nächsten Amte angezeigt werden, welches alsdann, insofern hierdurch in den übrigen von dem Extrahenten des Begleitscheins aus letzterem übernommenen Verpflichtungen nichts geändert wird, den abgeänderten Bestimmungsort auf dem Begleitscheine nachrichtlich zu bemerken befugt ist.

c. Wenn eine Ladung unterweges getheilt werden muß.

§. 49. Machen besondere Verhältnisse es nöthig, daß eine Waarenladung, worüber nur ein Begleitschein ausgefertigt ist, während des Transports getheilt werden muß (was jedoch nur der Kollizahl, nicht aber dem Inhalte der einzelnen Kolli nach, geschehen darf) so soll dem Waarenführer freistehen, den Begleitschein bei dem nächsten Hauptzoll- oder Steueramte abzugeben und die Ladung daselbst auf solche Weise unter Aufsicht stellen zu lassen, daß nach Berichtigung der älteren Verpflichtung neue Begleitscheine auf einzelne Theile der Ladung ausgefertigt werden können.

C. Begleitschein Nr. 2.

1. Wesentlicher Inhalt desselben.

§. 50. Der Begleitschein Nr. 2 soll die Menge und Gattung der Waaren nach den Ergebnissen der speciellen Revision, die Zahl der Kolli, Fässer u. s. w. und deren Bezeichnung, den Namen und Wohnort des Waarenempfängers, den Betrag des gestundeten Eingangszolls, wo derselbe zu entrichten, welche Sicherheit geleistet, was wegen Vorlegung des Begleitscheins und Stellung der Waaren zu erfüllen ist, sowie den Zeitraum enthalten, für welchen er gültig sein soll, oder innerhalb dessen der Beweis der erfolgten Zoll-Entrichtung geführt werden muß.

Die Stellung der Waaren im Bestimmungsorte ist nur soweit erforderlich, als solches in Bezug auf die Waaren-Kontrole im Binnenlande (§. 92 u. ff.) vorgeschrieben ist.

Wegen Bestimmung der Gültigkeitsfrist gelten die Vorschriften des §. 41.

2. Beschränkung bei deren Ertheilung.

§. 51. Begleitscheine Nr. 2 werden nur dann ertheilt, wenn der Eingangs-Zoll von den Waaren, auf welche ein Begleitschein begehrt wird, 10 Rthlr. oder mehr beträgt.

3. Verpflichtung aus dem Begleitscheine.

§. 52. Jeder, auf dessen Verlangen ein Begleitschein ausgestellt wird, übernimmt aus letzterem die Verpflichtung, für den Eingangszoll zu haften und denselben in dem bestimmten Zeitraume bei der dazu bezeichneten Hebestelle zu entrichten, auch dasjenige zu erfüllen, was wegen Stellung der Waaren und Abgabe des Begleitscheins im letzteren vorgeschrieben wird.

4. Nachweis, daß dieselbe erfüllt worden sei.

§. 53. Diese Verpflichtung erlischt, sobald dem Waarenführer durch das zur Empfangnahme des Eingangszolles bestimmte Amt bescheinigt wird, daß er jenen Obliegenheiten völlig genügt habe, worauf sodann die Löschung der geleisteten Sicherheit oder Bürgschaft erfolgt.

D. Vorbehalt eines speciellen Regulativs über die Begleitschein-Ausfertigung.

§. 54. Ueber das bei der Ausfertigung und Erledigung der Begleitscheine zu beobachtende Verfahren wird ein besonderes Regulativ erlassen und, soweit bei dessen Inhalt das Publikum betheiligt ist, auszugsweise bekannt gemacht.

II. Von dem Waaren-Verschlusse.

1. Zweck desselben.

§. 55. Der Waarenverschluß soll das Mittel sein, sich zu versichern, daß die Waare, bis zur Lösung des Verschlusses durch ein dazu befugtes Amt, nach Menge, Gattung und Beschaffenheit unverändert erhalten bleibe.

2. Worin er besteht, auch wann und wie er anzulegen ist.

§. 56. Er besteht in der Regel in ausgeprägten Bleien (Plomben), begreift aber auch die Anwendung jedes andern passenden Verschlußmittels, z. B. die Versiegelung u. s. w. in sich.

Das abfertigende Amt hat allein zu bestimmen, ob Verschluß eintreten, welche Art desselben angewendet und welche Zahl von Bleien, Siegeln u. s. w. angelegt werden soll. Es kann verlangen, daß derjenige, welcher die Abfertigung begehrt, die Vorrichtung treffe, welche er für nöthig hält, um den Verschluß anzubringen.

Wie die am häufigsten vorkommenden Verpackungen beschaffen und vorgerichtet sein müssen, um als verschlußfähig anerkannt werden zu können, ergiebt eine besondere Anleitung, welche bei den Aemtern ausgehändigt und auf Verlangen gegen Erstattung der Papier- und Druckkosten verabreicht wird.

3. Kosten desselben.

§. 57. Das Material an Blei, Lack, Licht und Versicherungsschnur hat die Zollverwaltung anzuschaffen, welche dafür die im Tarif festgesetzten Gebühren zu beziehen befugt ist.

Das übrige zu der Vorrichtung erforderliche Material hat derjenige zu besorgen, welcher die Waare zum Verschluß stellt.

4. Verfahren bei Verletzung des Verschlusses.

§. 58. Bei eingetretener Verletzung des Waarenverschlusses kann in Folge des Begleitscheins für die Waaren, je nachdem sie genau bekannt sind oder nicht, die Entrichtung des tarifmäßigen oder des höchsten Eingangszolles verlangt werden.

Wird der Verschluß nur durch zufällige Umstände verletzt, so kann der Inhaber der Waaren bei dem nächsten zur Verschlußanlage befugten Zoll- oder Steuer-

amte auf genaue Untersuchung des Thatbestandes, Revision der Waaren und neuen Verschluß antragen.

Er läßt sich die darüber aufgenommenen Verhandlungen aushändigen und giebt sie an dasjenige Amt, welchem die Waaren zu stellen sind, ab. Die dem Amte am Bestimmungsorte vorgesetzte Orts-Behörde wird alsdann entscheiden, in wiefern die eben angegebene Folge des verletzten Waarenverschlusses eintreten soll oder zu mildern ist.

III. Von den Niederlagen unverzollter Waaren.

A. Packhöfe, Hallen, Lagerhäuser, Freihäfen.

1. Was darunter verstanden wird.

§. 59. Oeffentliche Niederlagen, in welchen fremde unverzollte Waaren unter Aufsicht des Staats aufbewahrt werden, heißen Packhöfe, Hallen, Lagerhäuser und Freihäfen.

2. Niederlagsrecht, Lagerfrist und Lagergeld.

§. 60. Das Recht, fremde, unverzollte Waaren auf gewisse Zeit in einem Packhofe niederzulegen, heißt das Niederlagsrecht, diese Zeit die Lagerfrist, und die Gebühr für die Benutzung das Lagergeld.

Das Niederlagsrecht wird nur Kaufleuten, Spediteuren und Fabrikanten, und auch diesen nur für solche fremde Waaren bewilligt, von welchen der Durchgangszoll geringer als der Eingangs- oder Ausgangszoll, oder als beide zusammen ist, und welche nicht durch die besondern Packhofsregulative von der Lagerung ausgeschlossen sind.

Auf Wein findet das Niederlagsrecht nur ausnahmsweise und nur dann Anwendung, wenn dazu geeignete Räume im Packhofe vorhanden sind, und die Weine keine Behandlung erfordern.

Die Lagerfrist soll einen Zeitraum von zwei Jahren nicht überschreiten.

3. Betrag des Lagergeldes.

§. 61. Das Lagergeld wird für jeden Packhof nach dem örtlichen Kostenbedarf besonders festgestellt, darf jedoch (wo die Niederlagen für Rechnung des Staates verwaltet werden) die folgenden Sätze nicht überschreiten.

Für das Lager monatlich

a) von trockenen Waaren vom Centner $^1/_{36}$ Thaler,

b) von flüssigen Waaren vom Centner $^1/_{24}$ Thaler.

4. Rechte des Staats auf die Waaren im Packhofslager.

§. 62. Die im Packhofslager befindliche Waare haftet dem Staate unbedingt für die davon zu entrichtenden Abgaben nach demjenigen Tarif, welcher am Tage der Verzollung gültig ist.

Wird die Verabfolgung der Waaren aus dem Packhofslager von dem Deponenten oder einer dritten Person verlangt, so ist diesem Verlangen nur unter den §. 16 des Zollgesetzes enthaltenen Bestimmungen zu willfahren.

5. Befugniß zur Bearbeitung der Waaren auf dem Lager.

§. 63. Den Eigenthümern und Disponenten der lagernden Güter steht es frei, in der Niederlage, unter Aufsicht der Beamten, die Maßregeln zu treffen, welche die Erhaltung der Waaren nöthig macht, und letztere zu dem Ende umzustürzen, anders zu verpacken oder aufzufüllen.

Das Netto-Gewicht oder der Inhalt der Kolli bei der ersten Revision ist jedoch auch diesen Falls als Grundlage der Verzollung festzuhalten, sowie bei der Verabfolgung der Waaren aus der Niederlage keine Vergütigung für verzollte Waare erfolgt, welche zur Ergänzung der unverzollten gedient hat.

Veränderungen des Gewichts der Thara sind unter obigen Umständen erlaubt.

In wie weit eine Bearbeitung der auf dem Packhofe lagernden Waaren auch für andere Zwecke, als den der bloßen Erhaltung statt finden könne, bestimmen die besondern Packhofsregulative (§. 67) nach dem örtlichen Bedürfnisse.

6. Verminderung der Waaren während des Lagers.

§. 64. Eine Verminderung der Waaren, welche erweislich im Packhofslager durch zufällige Ereignisse statt gefunden hat, begründet einen Anspruch auf Zollerlaß.

Unter solchen zufälligen Ereignissen wird aber eine Verminderung des Gewichts, welche durch Eintrocknen, Einzehren, Verstäuben und Verdunsten der Waaren, und namentlich bei Flüssigkeiten durch die gewöhnliche Leckage entsteht, nicht verstanden.

7. Verpflichtungen der Verwaltung rücksichtlich der lagernden Waaren.

§. 65. Die Packhofsverwaltung muß für die wirthschaftliche Erhaltung der Packhofsräume in Dach und Fach, für sichern Verschluß derselben, für Aufrechthal-

tung der Ruhe und Ordnung unter den im Packhofe beschäftigten Personen, sowie für Abwendung von Feuersgefahr im Innern des Gebäudes und seinen nächsten Umgebungen durch Anschaffung und gehörige Instandhaltung der erforderlichen Feuerlösch-Geräthschaften sorgen, und haftet für Beschädigungen der lagernden Waaren, welche aus einer ihr zur Last fallenden Unterlassung oder Vernachlässigung dieser Fürsorge entstehen. Diese Verpflichtung tritt erst ein, nachdem die Waare in die Niederlage aufgenommen und die amtliche Bescheinigung hierüber ertheilt worden ist.

Andere Beschädigungen der lagernden Waaren und Unglücksfälle, welche dieselben treffen, hat die Packhofsverwaltung nicht zu vertreten.

8. Verfahren mit unabgeholten Waaren.

a. Deren Eigenthümer unbekannt ist.

§. 66. Sind Güter, deren Eigenthümer und Disponenten unbekannt sind, ein Jahr im Packhofe geblieben, so soll dies unter genauer Bezeichnung derselben zu zwei verschiedenen Malen, mit einem Zwischenraume von mindestens vier Wochen, durch die amtlichen Blätter bekannt gemacht werden, und wenn sich hierauf binnen sechs Wochen nach der letzten Bekanntmachung Niemand meldet, die Packhofsverwaltung berechtigt sein, die Güter öffentlich meistbietend zu verkaufen. Der Erlös bleibt nach Abzug der Abgaben und des Lagergeldes, sechs Monate hindurch aufbewahrt, und fällt, wenn er bis zu deren Ablauf von Niemand in Anspruch genommen wird, einem Wohlthätigkeitsfonds anheim.

Sind dergleichen Waaren einem schnellen Verderben ausgesetzt, so kann ein früherer Verkauf mit Genehmigung der dem Hauptamte vorgesetzten Behörde in der Art geschehen, daß der Lizitationstermin im Orte zu zwei verschiedenen Malen innerhalb acht Tagen öffentlich bekannt gemacht wird.

b. Deren Eigenthümer bekannt ist.

Haben Güter, deren Eigenthümer oder Disponent bekannt ist, länger als zwei Jahre gelagert, so ist derselbe aufzufordern, solche binnen einer Frist, welche vier Wochen nicht überschreiten darf, vom Packhofe zu nehmen. Genügt er dieser Aufforderung nicht, so wird zum öffentlichen Verkauf der Waaren geschritten und der Erlös, nach Abzug der Kosten und Abgaben, dem Eigenthümer oder Disponenten zugestellt.

9. Besondere Packhofs-Regulative.

§. 67. Für jeden Packhof ꝛc. wird nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse, ein besonderes Regulativ von dem Finanzminister erlassen, welches die näheren Bedingungen für die Benutzung des Lagers und die speciellen Vorschriften über die Abfertigung der zur Niederlage gelangenden und aus derselben zu entnehmenden Waaren enthält.

B. Zoll-Lager bei Haupt-Zollämtern.

1. Was darunter verstanden wird.

§. 68. Bei den Haupt-Zollämtern an solchen Grenzorten, welche nicht im Genusse des Niederlagsrechts sind, können, wo sich ein Bedürfniß dazu ergiebt, und geeignete Lagerräume vorhanden sind, Waaren zu dem Zweck niedergelegt werden, um solche, besonders bei statt findendem Frachtwechsel, ihrer weiteren Bestimmung bequemer zuzuführen.

Dergleichen Lager bei Haupt-Zollämtern werden Zoll-Lager genannt.

2. Allgemeine Vorschriften wegen deren Benutzung.

§. 69. Die Benutzung der Zoll-Lager ist nur den im Orte wohnenden Kaufleuten und Spediteuren gestattet, deren Vermittelung sich daher Frachtführer, welche Waaren niederlegen wollen, bedienen müssen.

Die Lagerfrist darf nicht über sechs Monate dauern, und nach Ablauf derselben treten die im §. 66 enthaltenen Bestimmungen ein.

Waaren, die schon in einem Packhofe gelagert haben, dürfen in der Regel, und wenn nicht besondere Gründe dafür nachgewiesen werden, nicht weiter zu einem Zoll-Lager gelangen.

In keinem Falle aber darf durch die nochmalige Lagerung die zweijährige Lagerfrist (§. 60) überschritten werden.

Wegen des Lagergeldes kommen die diesfälligen Bestimmungen für Packhofs-Niederlagen in Anwendung.

Eine Umpackung der Waaren in dem Zoll-Lager ist, unter Beobachtung der im §. 63 enthaltenen Vorschriften, nur insoweit zulässig, als die Erhaltung der Waaren sie erfordert.

3. Besondere Lager-Regulative.

§. 70. Für jeden Ort, wo ein Zoll-Lager vorhanden ist, sollen die näheren Bedingungen der Benutzung und die Vorschriften über die Abfertigung, durch ein von dem Finanzminister zu erlassendes Regulativ bestimmt werden, welches in dem Geschäfts-Lokale des Haupt-Zollamts aufzuhängen ist.

C. Oeffentliche Kredit-Lager.

§. 71. Wo örtliche Bedürfnisse es erfordern, können auch Waaren, welche auf Begleitschein Nr. 2 zum Verbrauch im Lande eingegangen sind, bis zur Entrichtung des darauf haftenden Eingangszolls in öffentlichen Niederlagen unter Verschluß der Zollbehörde gelagert werden.

Auf Niederlagen dieser Art finden die Vorschriften der §§. 60 — 66 ebenfalls Anwendung, mit der Maßgabe jedoch, daß die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und bei längerer Lagerung wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken darf.

D. Privat-Lager.

1. Was darunter verstanden wird.

§. 72. Niederlagen fremder unverzollter Waaren in Privaträumen unter oder ohne Mitverschluß der Zollbehörden heißen Privatlager, und sind entweder Kreditlager, wenn Waaren, welche blos zum Absatze im Inlande bestimmt sind, zur Sicherung des Staats wegen des darauf ruhenden aber kreditirten Eingangszolles niedergelegt werden, oder Transitlager, wenn die zu lagernden Waaren zugleich oder ausschließlich zum Absatz nach dem Auslande bestimmt sind.

2. Beschränkungen derselben.

§. 73. Bei Privat-Kreditlagern darf die Lagerungsfrist sich der Regel nach nicht über 6 Monate und — bei längerer Lagerung — wenigstens nicht über das Kalenderjahr des Eingangs hinaus erstrecken. Privat-Transitlager finden für Waaren, bei welchen es auf die Festhaltung der Identität ankommt, in der Regel nicht Statt.

Dem Ermessen des Finanzministers bleibt es überlassen, wo und unter welchen, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Bedingungen, ein Privatlager zu bewilligen, ob dasselbe wieder aufzuheben oder zu beschränken sei.

3. Verpflichtungen des Inhabers eines Privatlagers.

§. 74. Der Inhaber eines Privatlagers haftet für die Abgaben von den zum Lager verabfolgten Waaren, insofern er die Entrichtung der Abgaben an andern Orten oder die Ausfuhr der Waaren in vorgeschriebener Art nicht nachweiset.

4. Privatlager von fremdem Wein.

§. 75. Was die Bewilligung der Privatlager von fremdem Wein betrifft, so werden die Bedingungen, unter welchen sie zulässig ist, und die näheren Verpflichtungen der Lagerinhaber durch ein besonderes Regulativ des Finanz-Ministers bestimmt.

III. Abschnitt.

Von Verkehrs-Erleichterungen, Befreiungen und Ausnahmen.

I. Versendungen aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande.

§. 76. Bei Versendungen inländischer Waaren und allgemein der im freien Verkehr stehenden Gegenstände aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande (§. 41 des Zollgesetzes) ist dem Zollamte der Ausgangsstation eine Deklaration vorzulegen, worin die Art und Menge der zu versendenden Waaren und deren Bestimmungsort anzugeben ist.

Es tritt sodann die Revision und, der Regel nach, der amtliche Verschluß der Waaren ein, und der Absender erhält die hiernach bescheinigte Deklaration, auf welcher zugleich die zum Eintreffen beim Wiedereingangs-Amte verstattete Frist bemerkt ist, zurück.

Bei letztgedachtem Amte werden die Gegenstände auf den Grund der zu übergebenden Deklaration revidirt und, nach richtigem Befund, unter Legitimationsschein zum Transport durch den Grenzbezirk nach dem Bestimmungsort abgefertigt.

Sind die Waaren von der Beschaffenheit, daß ein sicherer Verschluß nicht angebracht werden kann, so müssen sie ihrer Art und Menge nach besonders kenntlich beschrieben werden.

Bei derartigen Versendungen von Flüssigkeiten muß außer der Verschluß-Anlage, bei Branntweinen jedesmal die Alkoholstärke nach dem Alkoholometer von Tralles geprüft und im Deklarationsscheine bemerkt, auch hiernach die Revision beim Wiedereingange vorgenommen werden; — bei Weinen für jedes Faß oder Fässer, welche einerlei Weingattung enthalten, ein mit demselben Wein gefülltes

Probefläschchen mit dem Amtssiegel versiegelt und dem Deklarationsscheine beigefügt werden.

Die Abfertigung und Verschlußanlegung kann für die zum Wiedereingang bestimmten Waaren auch schon bei Aemtern im Innern, welche hierzu mit den nöthigen Requisiten versehen sind, Statt finden, und bedarf es für diesen Fall bei dem Ausgangsamt nur der Rekognition des Verschlusses.

Bei derartigen Versendungen von ausgangszollpflichtigen Waaren ist für den Ausgangszoll durch pfandweise Hinterlegung oder durch Bürgschaft Sicherheit zu leisten.

Wird bei dem Transport von fremden Waaren, welche unter Zollkontrole stehen, zwischenliegendes Ausland berührt, so muß die Waare dem Ausgangs- und dem Wiedereingangs-Amte zur Revision gestellt und der richtige Ausgang resp. der Wiedereingang auf dem Begleitschein bescheinigt werden.

II. Meß- und Marktverkehr.

A. Verkehr inländischer Fabrikanten und Produzenten nach ausländischen Messen und Märkten.

1. Besuch fremder Messen.

§. 77. Wegen der Bedingungen und Kontrolmaßregeln, unter welchen inländische Fabrikanten, die mit eigenen Fabrikaten fremde Messen beziehen, den unverkauften Theil dieser erweislich eigenen Fabrikate ohne Entrichtung des Eingangs-Zolles zurückbringen können (Zollgesetz §. 42) wird das Nähere durch ein von dem Finanzminister zu erlassendes besonderes Regulativ bestimmt.

2. Besuch benachbarter fremder Märkte.

§. 78. Inländische Handwerker, welche die Märkte in benachbarten Orten des Auslandes mit ihrer selbst verfertigten Waare, die jedoch kein Gegenstand der Verzehrung sein darf, besuchen, können den unverkauften Theil derselben unter folgenden Bedingungen zollfrei wieder einführen:

a) die Aus- und Wiedereinfuhr muß über eine und dieselbe Zollstelle, und zwar über ein Haupt-Zollamt oder über ein Neben-Zollamt erster Klasse Statt finden.

b) Ueber die Gegenstände der Ausfuhr muß dem Ausgangsamte eine vollständige schriftliche Anmeldung übergeben werden.

c) Sie müssen demselben zur Besichtigung vorgezeigt und auf Kosten des Inhabers, soweit sie bezeichnungsfähig sind, bezeichnet werden.

d) Die Wiedereinfuhr des unverkauften Theils muß in einer, von dem Zoll-Amte zu bestimmenden, kurzen Zeitfrist erfolgen, und die zurückgeführten Gegenstände müssen demselben Amte wieder zur Besichtigung vorgelegt werden.

§. 79. Inländer, welche Vieh auf ausländische Märkte bringen, können das unverkauft gebliebene Vieh zollfrei wieder einführen, wenn sie die Vorschriften des §. 78 — soweit solche anwendbar sind — erfüllen.

B. Verkehr ausländischer Handel- und Gewerbetreibender auf inländischen Messen und Märkten.

§. 80. Wenn ausländische Handel- und Gewerbetreibende inländische Märkte und Messen beziehen und für den unverkauften Theil ihrer Waaren den im §. 42 des Zollgesetzes zugestandenen Erlaß des Eingangszolls bei der Wiederausfuhr in Anspruch nehmen, so kommen, mit den sich von selbst ergebenden Abweichungen, dieselben Bestimmungen zur Anwendung, welche im §. 78 für den umgekehrten Fall ertheilt sind. Es wird sodann von den unverkauft zurückgehenden Waaren nur der Durchgangszoll erhoben.

Der Betrag des Eingangszolls von den eingeführten Waaren wird durch Pfandlegung oder nach Umständen durch die Ausfertigung von Begleitscheinen sicher gestellt.

§. 81. Für diejenigen Orte, wo ein solcher Verkehr von Wichtigkeit ist, und eigenthümliche Einrichtungen und Vorschriften erforderlich macht, sollen diese durch besondere Regulative näher bestimmt werden.

III. Sonstige Erleichterungen und Ausnahme-Gegenstände, welche zur Verarbeitung oder Vervollkommnung ein- oder ausgehen.

§. 82 a. Wer auf die im §. 43 des Zollgesetzes erwähnte Erleichterung Anspruch macht, muß genau dasjenige befolgen, was die Zollbehörde in jedem einzelnen Falle zur Verhütung von Mißbräuchen vorschreiben wird. Gegenstände der Verzehrung bleiben von dieser Erleichterung ausgeschlossen. Ausnahmsweise kann dieselbe auf Getreide, welches, unter Vorbehalt der Wiederausfuhr des daraus gewonnenen Mehls, auf ausländische Mühlen gebracht wird, und auf Getreide, welches

Ausländer, unter Vorbehalt der Wiederausfuhr des daraus gewonnenen Mehls, auf inländische Mühlen bringen, Anwendung finden.

Die näheren Bestimmungen über die Ausführung des §. 43 des Zollgesetzes bleiben in vorkommenden Fällen dem Finanzminister vorbehalten.

IV. Seeverkehr.

§. 82 b. Inländische Strandgüter von Schiffen, welche nach dem Auslaufen verunglücken, bleiben frei vom Eingangszolle, wenn die Thatsache vollständig nachgewiesen und die Bergung und Lagerung des Guts unter Aufsicht von Beamten geschehen ist.

Güter auf Seeschiffen, welche in einen Nothhafen einlaufen, sind vom Durchgangszolle frei, wenn die Ladung des Schiffes, welches den Nothhafen erweislich zu suchen gezwungen ist, nach einem andern Hafen bestimmt war, und wieder ausgeht, ohne daß etwas davon im Orte abgesetzt oder Verkehr damit getrieben worden.

Ist das Schiff so beschädigt, daß es die Ladung nicht wieder einnehmen kann, so ist der zollfreie Transport nach einem andern Hafen in andern Schiffen verstattet. Die Ausfuhr dahin muß aber längstens binnen Jahresfrist erfolgen und die Waare bis zur Ausfuhr in einem Packhofe gelagert haben.

Seeschiffe, welche mit Frachten für in- und ausländische Häfen einlaufen, zahlen von demjenigen Theile der Ladung, welcher nach einem fremden Hafen bestimmt ist, dann keinen Zoll, wenn diese Bestimmung unbezweifelt nachgewiesen ist, kein Verkehr mit den Waaren im Hafenplatz getrieben wird und die Waare unberührt bleibt.

Hiernach sind auch Seeschiffe zu behandeln, welche nach einem andern Hafen bestimmt sind, aber in der Absicht zu überwintern einlaufen, und davon gleich bei dem Eingange Anzeige machen.

IV. Abschnitt.

Von den zum Schutze der Zollabgaben dienenden Einrichtungen und Vorschriften.

I. Von den Kontrolen im Grenzbezirke.

A. Transport-Kontrole.

1) In wiefern ein Transport-Ausweis erforderlich ist.

§. 83. Auf allen Straßen und Wegen im Grenzbezirk muß jeder, der Waaren oder Sachen transportirt, sich durch Bescheinigung gegen die zur Aufsicht verpflichteten Beamten ausweisen, daß er befugt sei, die gehörig bezeichneten Gegenstände in einer gewissen Frist und auf dem vorgeschriebenen Wege ungetheilt zu transportiren.

Nur beim Eingange aus dem Auslande und nur in der Richtung von der Grenze nach der Zollstelle findet hiervon die Ausnahme statt: daß der Transport von Waaren oder Sachen auf den Zollstraßen bis zur Zollstelle ohne amtlichen Ausweis gestattet ist.

Von der Zollstelle bis zur Binnenlinie haben sich auch diese Transporte durch die bei ersterer erhaltene Bezettelung zu legitimiren.

2) Befreiung von der Legitimationspflichtigkeit.

§. 84. Von der Verpflichtung zur Legitimation im Grenzbezirke durch Transport-Ausweise (Legitimationsschein §. 83) sind nur befreit

a. ganz zollfreie Gegenstände (Abtheilung I. des Tarifs) in sofern sie unverpackt sind, oder dergestalt vor Augen liegen, daß sie ohne Weitläuftigkeit sogleich erkannt werden können;

b. Gegenstände, deren Menge in einem Transport so gering ist, daß sie deshalb bei der Verzollung nach den Tarifbestimmungen außer Betracht bleiben würden;

c. rohe Erzeugnisse des Bodens und der Viehzucht eines und desselben inländischen Landguts, welches entweder ganz im Grenzbezirke liegt, oder von der Binnenlinie, oder von der Grenzlinie unmittelbar durchschnitten wird, in letzterem Falle jedoch nur unter besonderen, nach der Oertlichkeit vorzuschreibenden Aufsichtsmaßregeln;

d. Gegenstände, die innerhalb einer Stadt, eines Dorfes oder einer geschlossenen Ortschaft des Grenzbezirks von Haus zu Haus gesendet werden, vorbehaltlich der auch über solche Transporte auf Verlangen der Zollbeamten zu liefernden Nachweisung der Verzollung oder zollfreien Abstammung der Waaren;

e. der Gütertransport mit den gewöhnlichen Fahrposten. Die Postanstalten im Grenzbezirke dürfen jedoch, wenn es für nöthig erachtet und ihnen bekannt gemacht wird, entweder allgemein oder von gewissen Personen Päckereien zur Beförderung

landeinwärts nur gegen eine, für jeden einzelnen Fall zu ertheilende schriftliche Erlaubniß des betreffenden Zollamts annehmen, welche dann das Poststück zum Bestimmungsorte begleitet.

Auch bleibt es dem Finanzminister zu bestimmen überlassen, wiefern unter Berücksichtigung örtlicher und persönlicher Verhältnisse noch andere Erleichterungen durch Befreiung gewisser Gegenstände von dem schriftlichen Transport-Ausweis oder durch Gestattung des Transports auf besondere für einen gewissen Zeitraum zu ertheilende Freikarten eintreten können

3) Sachen-Transport auf Gewässern.

§. 85. An den Ufern der Gewässer in dem Grenzbezirke und auf den in diesen Gewässern gelegenen Inseln darf ohne besondere Erlaubniß nur an solchen Stellen aus- und eingeladen werden, welche zu Landungsplätzen bestimmt und als solche bezeichnet sind.

Den Ufern der Gewässer, welche längs der Zollgrenze sich erstrecken, dürfen beladene Fahrzeuge ohne Erlaubniß des nächsten Zollamts sich nur bis auf fünfzig Fuß nähern, wovon solche unverdeckte Nachen eine Ausnahme machen, welche zollfreie Gegenstände (Abtheilung I. des Tarifs) geladen haben. Wo außerdem die Beschaffenheit des Fahrwassers eine größere Annäherung erforderlich macht, wird solches besonders bekannt gemacht werden.

4) Beschränkung des Sachentransports in Absicht der Zeit.

§. 86. Der Transport von zollpflichtigen ausländischen und gleichnamigen inländischen Gegenständen über die Zollgrenze und innerhalb des Grenzbezirks ist nur in der Tageszeit erlaubt.

Als Tageszeit werden in dieser Beziehung angesehen: in den Monaten Januar und Dezember
die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
in den Monaten Februar, Oktober und November
die Zeit von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends;
in den Monaten März, April, August und September
die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends;
in den Monaten Mai, Juni und Juli
die Zeit von 4 Uhr Morgens bis 10 Uhr Abends.

Ausnahmen hiervon finden nur statt:

a. in Ansehung der Waaren, welche mit den gewöhnlichen Fahrposten versendet werden, oder welche Extrapostreisende mit sich führen, was sich aber auf den Transport von Kaufmannswaaren durch Extrapost nicht erstreckt;
b. wenn in außerordentlichen Fällen die Erlaubniß des betreffenden Haupt-Zoll-Amtes oder Neben-Zollamtes erster Klasse, so weit letzteres zur Abfertigung der Ladung überhaupt befugt ist, vor dem Beginn des Transports ertheilt worden ist.

Der Erlaubnißschein muß den Waarenführer, die Waare selbst, die Straße und Zeit, für welche er gültig ist, bezeichnen.

5) Von wem der Transport-Ausweis ertheilt wird.

§. 87. Der zum Transport von Waaren und Sachen innerhalb des Grenzbezirks erforderliche Ausweis, dessen Ertheilung die Ueberzeugung der Behörde von dem Vorhandensein und der Verzollung oder zollfreien Abstammung der dabei in Rede stehenden Gegenstände voraussetzt, wird ausgestellt:

a. beim Eingange aus dem Auslande von demjenigen Grenzzollamte, bei welchem die Anmeldung und Abfertigung geschieht;
b. beim Uebergange aus dem Binnenlande in den Grenzbezirk von denjenigen Aemtern und Expeditionsstellen in der Nähe der Binnenlinie, welche zur Ausfertigung von Legitimationsscheinen ermächtigt sind;
c. bei Versendungen aus Orten des Grenzbezirks von der nächsten Zoll- oder Expeditionsstelle;
d. auch kann gestattet werden, daß Ortsbehörden über die Erzeugnisse des Orts und der nächsten Umgegend, so wie Inhaber größerer Gewerbe-Anlagen über Gegenstände ihres Gewerbes selbst Versendungsscheine ausstellen.

B. Kontrolirung der Handel- und Gewerbtreibenden.

§. 88. Die im §. 35 des Zollgesetzes vorbehaltenen Kontrolmaßregeln sollen nach der Eigenthümlichkeit des zu beaufsichtigenden Handels- oder Gewerbe-Betriebes vorgeschrieben werden.

§. 89. Insbesondere hat jeder Kaufmann im Grenzbezirke ein Handlungsbuch zu führen, worin rücksichtlich aller unmittelbar aus dem Auslande bezogenen

Waaren beim Empfang derselben der Tag und Ort, an und in welchem die Verzollung stattgefunden hat, bemerkt, und rücksichtlich der aus dem Inlande empfangenen Waaren der Nachweis hierüber enthalten sein muß.

§. 90. Krämer und andere Gewerbtreibende, welche sich in dem Grenzbezirke in Orten unter 1400 Einwohnern niedergelassen haben, dürfen Material-, Spezerei- und Stuhlwaaren nur dann unmittelbar aus dem Auslande einführen, wenn sie ordnungsmäßige, kaufmännische Bücher führen, und die besondere Erlaubniß der betreffenden Behörden erhalten haben.

Ist letzteres nicht der Fall, so dürfen dergleichen Krämer und Gewerbtreibende Waaren fraglicher Art nur von inländischen Handlungen, welche ordnungsmäßige Bücher führen, beziehen, solche lediglich in ihrem Laden absetzen, und keine Versendung davon machen.

§. 91. Hausirgewerbe dürfen im Grenzbezirke nur mit besonderer Erlaubniß und unter denjenigen Beschränkungen betrieben werden, welche zum Zwecke des Zollschutzes bereits bestehen, oder noch angeordnet werden.

Auf Material- und Spezereiwaaren, auf Weine, Branntweine und Liqueure aller Art, sowie auf Zeuge, die aus Baumwolle, Seide oder Wolle, ganz oder in Vermischung mit andern Stoffen, gefertigt sind, soll sich die Erlaubniß nicht erstrecken.

II. Von der Kontrole im Binnenlande.

1) Waaren, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland übergehen.

§. 92. Wer mit den im Auslande oder aus dem Grenzbezirke bezogenen Waaren ein Gewerbe treibt, ist, wenn die Waare mit einem höheren Eingangszoll, als vier Thaler vom Centner belegt ist, und ihre Menge einen Viertelcentner übersteigt, verbunden, die im Grenzbezirke empfangene Bezettelung innerhalb der in derselben vorgeschriebenen Frist der darin genannten, oder sofern keine benannt ist, derjenigen Dienststelle, an welche der Bestimmungsort in dieser Beziehung gewiesen ist, und zwar vor der Abladung zum Visiren vorzulegen. Auf Erfordern sind auch die Waaren, bevor sie abgeladen werden, zur Revision zu stellen.

Kann für solche Waaren ein einziger Bestimmungsort nicht angegeben werden, so müssen sie der Dienststelle desjenigen Orts zur Besichtigung gestellt werden, wo der erste Absatz von den geladenen Waaren geschehen soll.

2) Waaren, welche bei der Versendung im Binnenlande kontrolpflichtig sind.

§. 93. Wer im Binnenlande folgende Waarenartikel, als:

1) baumwollene und dergleichen mit andern Gespinsten gemischte Stuhlwaaren und Zeuge,
2) Zucker aller Art,
3) Kaffee,
4) Tabaks-Fabrikate,
5) Weine und
6) Branntweine aller Art,

versendet, muß solche, wenn die Menge der genannten Stuhlwaaren und Zeuge, sowie des Zuckers, einen halben Centner Nettogewicht, und die der andern Waaren einen Centner Nettogewicht übersteigt, mit einem Frachtbriefe versehen.

Derselbe muß enthalten:

a) die Vor- und Zunamen des Waarenführers und des Waaren-Empfängers.
b) die Menge der Waaren (von der unter 1 bis 4 genannten nach Centnern und Pfunden, von Wein und Branntwein nach Orthoften und Eimern) in Buchstaben,
c) die Gattung der Waaren,
d) die Anzahl der Kolli und deren Zeichen und Nummern,
e) den Bestimmungsort und den Ablieferungstermin, den letztern mit Buchstaben, und
f) den Vor- und Zunamen des Versenders, den Versendungsort, den Tag und das Jahr der Absendung.

Der Frachtbrief muß vor dem Abgange der Waare der Zoll- oder Kontrolstelle des Absendungsorts oder derjenigen, an welche der Ort in dieser Beziehung gewiesen ist, zum Visiren und Abstempeln vorgelegt, auch die Waare auf Verlangen zur Revision gestellt werden.

Von der Vorlage an die Zoll- oder Kontrolstelle sind die Frachtbriefe ausgenommen, welche von dem Inhaber einer Fabrik, Brennerei oder Siederei über Gegenstände seines Gewerbes, oder von einem Weinbergsbesitzer über eigenes Er-

zeugniß an Wein ausgestellt werden; jedoch muß diese Eigenschaft des Ausstellers in dem Frachtbriefe neben der Unterschrift angegeben und von der Ortsbehörde oder einer Zoll- oder Kontrolstelle beglaubigt sein.

a) Vorschriften für den Waaren-Empfänger.

§. 94. Der Empfänger solcher Waaren ist verpflichtet, gleich nach der Ankunft derselben den Frachtbrief der betreffenden Zoll- oder Kontrolstelle vorzulegen, welche denselben, wo nöthig, nach vorgängiger Revision der Waaren, abgestempelt zurückgiebt.

Eine Ausnahme hiervon machen Fabrikanten von baumwollenen Waaren, welche Gewebe zur weiteren Veredelung, ingleichen Privatpersonen, welche Wein zum eigenen Gebrauche, nicht über einen Oxhoft, und diejenigen, welche Branntwein aus Brennereien des eigenen Landes erhalten; jedoch müssen sie die Frachtbriefe ein Jahr lang aufbewahren, und auf Erfordern vorlegen.

b) Besondere Bestimmungen für den Marktverkehr.

§. 95. Sollen Gegenstände, welche nach §. 93 mit einem Frachtbriefe versehen sein müssen, auf Jahrmärkte gebracht werden, so muß der Versender der betreffenden Zoll- oder Kontrolstelle ein Verzeichniß übergeben, worin die Zahl und das Gewicht der zu versendenden Ballen oder Kisten &c., die Gattung der darin befindlichen Waaren, der Marktort, wohin der Transport geht, und die Frist, binnen welcher der unverkaufte Theil der Waaren zurückkehren soll, angegeben ist.

Dieses Verzeichniß dient, nachdem es visirt und abgestempelt worden, für den Weg zum Markte, und von dort zurück als Transport-Bescheinigung.

Erfolgt jedoch am Marktorte eine Zuladung solcher Waaren, so muß darüber ein besonderes Verzeichniß gefertigt und von der Kontrolstelle im Marktorte visirt und abgestempelt werden.

3) Allgemeine Vorschriften für den Transport der im Binnenlande kontrolpflichtigen Waaren.

§. 96. Sowohl die amtlichen Bezettelungen aus dem Grenzbezirke, als die für den Transport im Binnenlande ausgestellten Frachtbriefe müssen mit der Ladung vollkommen übereinstimmen, und es werden solche, wo diese Uebereinstimmung mangelt, als gar nicht vorhanden anzusehen sein. Es kann daher der Frachtbrief oder die amtliche Bezettelung über eine geringere Menge eben so wenig, als Bescheinigung für eine größere Ladung gelten, als es zulässig ist, mit einer auf eine größere Menge lautenden Bezettelung einen Theil dieser größeren Ladung zu bescheinigen.

§. 97. Waarenführer, welche für verschiedene Empfänger geladen haben, sollen in der Regel für jeden einzelnen Waaren-Empfänger einen besondern Frachtbrief bei sich führen. Mindestens aber muß ein für verschiedene Orte bestimmter Transport mit einer besondern amtlichen Bezettelung oder einem Frachtbriefe für jeden Ort versehen sein.

Erhält die Ladung während des Transports eine andere Bestimmung, so sind die Transportzettel der nächsten Zoll- oder Kontrollstelle zur Bemerkung des neuen Bestimmungsorts vorzulegen.

Waarenfüher, welche auf dem Wege zu dem, in den Transportzetteln angegebenen Bestimmungsorte einen Theil der dazu gehörigen Ladung absetzen, müssen sich vom Empfänger der abgesetzten Waaren ein schriftliches Empfangsbekenntniß geben lassen, aus welchem die Gattung nnd Menge der abgesetzten Waaren, der Tag und der Ort, an welchem die Ablieferung geschehen, und der Name des Waaren-Empfängers ersichtlich ist. Diese Bescheinigung muß mit den Transportzetteln über die Ladung, von welcher ein Theil abgesetzt worden, bei der Dienststelle des Orts, wo die Abladung geschieht, oder, wenn eine solche am Orte der Abladung nicht vorhanden ist, bei der nächsten Dienststelle auf dem Wege zum Bestimmungsorte der übrigen Ladung zum Visiren vorgelegt werden.

4) Vorschriften für den Waarenübergang aus einem Vereinsstaate in den andern.

§. 98. In Bezug auf den Waaren-Uebergang aus und nach solchen Ländern, welche sich mit dem Staate zu einem gemeinschaftlichen Zollsysteme vereinigt haben (§. 10 des Zollgesetzes), ergehen in Gemäßheit der diesfallsigen Verträge die näheren Bestimmungen, nach denen sich die Waarenführer genau zu achten haben.

III. Allgemeine Kontrolvorschriften.

1) Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager.

§. 99. Hausvisitationen und Revisionen der Waarenlager dürfen, so weit sie erforderlich sind, nur nach den in den §§. 37 und 38 des Zollgesetzes hierüber enthaltenen Vorschriften stattfinden.

2) Körperliche Visitationen.

§. 100. Im Falle körperliche Visitationen für nöthig erachtet werden, ist nach den im §. 39 des Zollgesetzes gegebenen Bestimmungen zu verfahren.

V. Abschnitt.

Von den Dienststellen und Beamten, ihren amtlichen Befugnissen und Pflichten gegen das Publikum.

I. Von den Dienststellen und Beamten und deren amtlichen Befugnissen.

A. Im Grenzbezirke.

1) Legitimation der Dienststellen und Beamten durch äußere Bezeichnung.

§. 101. Jede nach den Vorschriften des Zollgesetzes (§. 26) einzurichtende Erhebungs- und Abfertigungsstelle soll durch ein Schild mit dem Landeswappen und einer Inschrift bezeichnet werden, aus welcher hervorgeht, welche Behörde daselbst ihren Sitz hat. Ueberdies soll bei jedem Ansagepösten oder, wenn ein solcher nicht vorhanden ist, bei dem Grenzzollamte ein Schlagbaum errichtet werden.

Die nach §. 27 des Zollgesetzes zum Zollschutze bestimmten Grenzaufseher sollen mit einem Brustschilde, worauf sich eine Nummer befindet, versehen sein.

2) Deren Bekanntmachung.

§. 102. Eine öffentliche Bekanntmachung bezeichnet die angeordneten Zollstraßen und giebt an, auf welchen derselben und wo die Ansageposten, Haupt-Zollämter und Nebenzollämter 1ster Klasse (§. 103) errichtet worden sind, und wo sich Revisionsstellen zur Abfertigung der einzelnen Extraposten (§. 39) befinden.

3) Zollämter.

§. 103. Die Zollämter sind entweder Haupt-Zollämter oder Neben-Zollämter erster und zweiter Klasse.

Bei den Haupt-Zollämtern ist jede Zollentrichtung und jede durch diese Ordnung vorgeschriebene Abfertigung ohne Einschränkung, sowohl bei der Ein- als bei der Aus- und Durchfuhr zuläßig.

Neben-Zollämter erster Klasse werden an denjenigen Straßen errichtet, auf welchen zwar ein Handelsverkehr mit dem Auslande stattfindet, dieser jedoch nicht von solchem Umfange ist, um die Errichtung eines Haupt-Zollamts erforderlich zu machen. Neben-Zollämter zweiter Klasse werden für den kleinen Grenzverkehr da errichtet, wo örtliche Verhältnisse es erheischen.

Mit Rücksicht auf die hiernach den Neben-Zollämtern beizulegende Wirksamkeit sind ihre Erhebungs-Befugnisse im Tarif näher bestimmt.

Innerhalb dieser Befugnisse können Neben-Zollämter erster Klasse Waaren, welche mit Berührung des Auslandes aus einem Theile des Inlandes in den andern versendet werden (§. 76) bei dem Aus- und Wiedereingang abfertigen.

Zur Ertheilung und Erledigung von Begleitscheinen (§. 40 und flg.) sind sie ohne ausdrückliche Genehmigung des Finanzministers nicht ermächtigt.

4) Ansageposten.

§. 104. Mit den Ansageposten werden, zum Zwecke der Abfertigung von Reisenden und des sonstigen kleinen Verkehrs, in der Regel Neben-Zollämter zweiter Klasse verbunden. Auf besonders lebhaften und mit einem Haupt-Zollamte besetzten Zollstraßen kann der Ansageposten auch in einem Neben-Zollamte erster Klasse bestehen.

5) Legitimationsschein-Expeditionsstellen.

§. 105. Expeditionsstellen, zur Ertheilung von Legitimationsscheinen sollen, wo es an Zollämtern fehlt, nach dem örtlichen Bedürfnisse angeordnet werden, um die Waaren, welche innerhalb des Grenzbezirks versendet werden oder aus dem Binnenlande in denselben eingehen, mit dem vorgeschriebenen Transportausweise zu versehen. Zu Geld-Erhebungen sind sie nicht befugt.

6) Grenzaufseher.

§. 106. Die Grenzaufseher sollen sich durchaus mit keiner Geld-Erhebung befassen. Es liegt ihnen ob, den Grenzbezirk und die Binnenlinie ununterbrochen zu beaufsichtigen, und es sind alle Personen, welche Fuhrwerk, Schiffe, Gepäck oder zollpflichtige Gegenstände führen, verpflichtet, denselben Folge zu leisten und dasjenige zu unterlassen, wodurch sie in Ausübung ihres Amtes gehindert werden würden.

a. Die Grenzaufseher sind befugt:

Frachtfuhrwerk und Heerdenführer anzuhalten, sich den Transport-Ausweis vorzeigen zu lassen, Notizen daraus zu nehmen und ihn durch äußere Besichtigung der Ladung mit dieser zu vergleichen. Stimmen beide nicht überein, so behalten

sie die Bezettelung bei sich und begleiten die Gegenstände in der Richtung, worin sie dieselben finden, zur nächsten Dienststelle.

b. Kiepen-, Korb- und Packträger, Handfuhrwerke, Bauern-Fuhrwerke und beladene Lastthiere, welche nicht verpackte Waaren führen, können von den Grenz-Aufsehern auf der Stelle revidirt werden, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß entweder keine zollpflichtigen Gegenstände geladen oder diese gehörig angemeldet sind. Bei förmlich verpackten Waaren verfahren sie entweder, wie zu a vorgeschrieben ist, oder führen solche zur Obrigkeit des nächsten Orts, um mit dieser eine Nachsuchung vorzunehmen. Bei Personen, gegen welche der Augenschein den Verdacht erregt, daß sie Waaren unter den Kleidern verborgen haben, ist nach §. 39 des Zollgesetzes zu verfahren.

c. Ledig angegebenes Fuhrwerk ohne Ausnahme können die Grenzaufseher anhalten, um Ueberzeugung zu nehmen, daß es wirklich unbeladen ist.

d. Führer von Schiffsgefäßen, welche weniger als fünf Lasten tragen, müssen auf den Anruf der Grenzaufseher sobald wie möglich anhalten und, je nachdem es verlangt wird, entweder dem Ufer zusteuern und dort an schicklichen Stellen anlegen, oder die Ankunft der Grenz-Aufseher abwarten.

e. Wer Gegenstände führt, welche von dem Transport-Ausweise befreit sind (§. 84 a—d) ist verbunden, den Grenzaufsehern zur Stelle die nöthige Auskunft zu geben, um sie zu überzeugen, daß die transportirten Gegenstände eines Ausweises nicht bedürfen. Kann dies nicht sofort genügend geschehen, so sind die Grenzaufseher befugt, den Transport dahin zu führen, wo die verlangte Auskunft mit Sicherheit zu erlangen ist.

f. Reisende zu Wagen mit Gepäck, zu Pferde und zu Fuß mit Felleisen u. dergl., welche sich auf einer Zollstraße in der unbezweifelten Richtung nach dem Grenzzollamte befinden, dürfen von den Grenzaufsehern gar nicht angehalten werden. Treffen sie aber dergleichen Reisende entweder auf einem Punkte der Zollstraße, wo dieselben das Grenzzollamt schon im Rücken haben, oder außerhalb einer Zollstraße, so können sie, mit Ausnahme der mit den gewöhnlichen Posten oder mit Extrapost Reisenden, den Nachweis der geschehenen Meldung fordern.

Erfolgt dieser, so müssen sie die Personen ohne Störung reisen lassen, im entgegengesetzten Falle aber zum nächsten Zollamte führen.

g. Gegenstände, welche nicht mit dem vorgeschriebenen Ausweise versehen sind, damit nicht übereinstimmen, oder auf einer Straße betroffen werden, welche von der darin vorgeschriebenen abweicht, sind von den Grenzaufsehern in Beschlag zu nehmen und an das nächste Zollamt abzuliefern.

h. Die Grenzaufseher sind eben so befugt als verpflichtet, die aus dem Grenzbezirke in das Binnenland geflüchteten oder mit Gewalt entkommenen Defraudanten dahin zu verfolgen, und sich im Betretungsfalle ihrer Person und Waaren zu bemächtigen.

7) Andere Staats- und Kommunalbeamte.

§. 107. Die im §. 28 des Zollgesetzes bezeichneten Beamten haben, um der ihnen dort auferlegten Verpflichtung genügen zu können, bei vorhandenem Verdachte, daß eine Verletzung der Zollgesetze beabsichtiget werde, die Befugniß, Personen und Waaren soweit anzuhalten, als solches den Grenzaufsehern selbst verstattet ist.

B. Im Innern des Landes.

1) Hebestellen.

§. 108. Im Innern des Landes bestehen zur Erhebung des Ein-, Aus- und Durchgangszolls, Hauptzoll- oder Steuerämter und Zoll- oder Steuerämter. Sie sind entweder solche, mit denen eine Niederlage für fremde unverzollte Waaren (Packhof, Halle, Lagerhaus, Freihafen) verbunden, oder solche, bei welchen dies nicht der Fall ist.

Die Hauptzoll- oder Haupt-Steuerämter mit Niederlage sind zu jeder Zollerhebung von fremden Gegenständen befugt, welche nach Maßgabe dieser Ordnung im Innern geschehen darf.

Sie sind im Innern in der Regel allein befugt, Begleitscheine zu ertheilen.

Die Hauptämter ohne Niederlage, ingleichen die hierzu besonders ermächtigten Zoll- oder Steuerämter können den Eingangszoll von fremden Waaren nach Maßgabe der auf sie gerichteten Begleitscheine Nr. II. erheben. Zur Ertheilung von Begleitscheinen sind sie ohne besondere Genehmigung nicht ermächtigt, es sei denn, daß die Theilung eines Waarentransports nach §. 49 nöthig würde.

In welchen Orten der Vereinslande sich Hebestellen befinden, auf welche Waaren mit Begleitscheinen Nr. I. oder Nr. II. abgefertigt werden können, soll öffentlich bekannt gemacht werden.

Durch das Cirk.-R. v. 3. Mai 1837 ist den betr. Behörden ein Verzeichniß der in den zollvereinten Staaten zur Zeit bestehenden Haupt-Zollämter, Haupt-Steuerämter mit und ohne Niederlage, so wie der Nebenzollämter erster Klasse nebst der Angabe der den letztern ertheilten Befugnisse in Betreff der Abfertigung und Begleitschein-Ausfertigung zugegangen, welches sich in Schimmelpf. preuß. Zoll-Gesetzgebung S. 69 abgedruckt findet.

2) Andere Dienststellen.

§. 109. Wo in andern Orten zur Erhebung innerer Verbrauchssteuern besondere Erhebungsstellen vorhanden sind, werden diese, soweit es erforderlich ist, als Aufsichtsämter und Legitimationsscheinstellen an der Binnenlinie, zur Erhebung des Eingangszolles von den mit den Fahrposten transportirten Gegenständen und zur Mitwirkung bei der Waarenkontrole benutzt.

Wo dergleichen nicht vorhanden sind, sollen die statt ihrer mit den obigen Verrichtungen beauftragten Dienststellen zu öffentlicher Kenntniß gebracht werden.

3) Aufsichts-Beamte.

§. 110. Steuer-Aufseher und andere Beamte im Innern, welche mit der Handhabung der Waaren-Kontrole im Binnenlande beauftragt sind, müssen, wenn sie sich in Dienstausübung befinden, entweder in Uniform gekleidet oder mit einer vom Ober-Inspektor des Bezirks ausgestellten und untersiegelten Legitimations-Karte versehen sein.

Sie sind befugt, Fuhrwerke und Packenträger, welche dem äußern Anscheine nach kontrolpflichtige Waaren führen, während des Transports anzuhalten und die Waarenführer zur Auskunft über die geladenen Waaren, so wie, in geeigneten Fällen, zur Vorzeigung der erforderlichen Transportzettel aufzufordern, und durch äußere Besichtigung der Ladung, wobei eine Veränderung in der Lage der geladenen Kolli und eine Eröffnung der Verpackung nicht stattfinden darf, sich von der Uebereinstimmung der Ladung mit der erhaltenen Auskunft zu unterrichten.

Findet sich hierbei, daß über eine kontrolpflichtige Ladung die Transportbescheinigung fehlt, oder ergiebt sich ein Verdacht, daß andere, als die angegebenen Waaren geladen sind, oder daß die Ladung in der Menge von der bezeichneten Bezettelung erheblich abweicht, so müssen die Aufsichts-Beamten die Ladung zu der auf dem Wege zum Bestimmungsorte zunächst gelegenen Dienststelle, oder wenn solche über eine halbe Meile von dem Orte entfernt liegt, wo der verdächtige Transport angetroffen worden, zu der nächsten in dieser Richtung vorhandenen Polizei-Behörde begleiten, um daselbst die nähere Untersuchung der Ladung vorzunehmen.

In Städten, wo zur Erhebung und Beaufsichtigung innerer Steuern besondere Beamte an den Thoren stationirt sind, haben auch diese die Befugniß zur Nachfrage über die geladenen Gegenstände, und sofern sich darunter kontrolpflichtige Artikel befinden, zur Besichtigung der Ladung.

II. Geschäfts-Stunden.

1) Bei den Abfertigungsstellen im Grenzbezirke.

§. 111. Bei sämmtlichen Grenz-Zollämtern und sonstigen im Grenzbezirke vorhandenen Abfertigungsstellen sollen an den Wochentagen in folgenden Stunden die Geschäftslokale geöffnet und die Beamten zur Abfertigung der Zollpflichtigen daselbst gegenwärtig sein, nämlich:

in den Wintermonaten Oktober bis Februar einschließlich, Vormittag von 7½ bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5½ Uhr, in den übrigen Monaten Vormittags von 7 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 8 Uhr.

Die Abfertigung der Reisenden muß an allen Tagen ohne Ausnahme geschehen.

Wo außerdem der Umfang des Verkehrs es erfordert, daß auch andere Abfertigungen an Sonn- und Festtagen in bestimmten Stunden ertheilt, oder gewisse Dienstleistungen auch zu andern, als den oben festgesetzten Stunden verrichtet werden, soll darüber eine Bekanntmachung der dem Amte zunächst vorgesetzten Behörde an der Außenseite der Eingangsthür zu dem Geschäftslokal angeheftet werden.

2) Bei den Abfertigungsstellen im Innern.

§. 112. Bei den Haupt-Zoll- und Haupt-Steuer-Aemtern im Innern sollen die Dienststunden folgende sein:

in den Wintermonaten Oktober bis einschließlich Februar, Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5 Uhr, in den übrigen Monaten von 7 bis 12 Uhr und von 2 bis 5 Uhr. Für die übrigen Dienststellen im Innern sollen die Stunden, in welchen die aus der gegenwärtigen Ordnung entspringenden Abfertigungen ertheilt werden müssen, näher

bestimmt und in gleicher Art, wie im §. 111 vorgeschrieben ist, zur Kenntniß des Publikums gebracht werden.

III. Allgemeines Verhalten der Zollbeamten und der Zollpflichtigen gegen einander.

§. 113. Es ist Pflicht der Zollbeamten, die Personen, mit welchen sie im Dienste zu thun haben, ohne Unterschied anständig zu behandeln, bei ihren Dienstverrichtungen bescheiden zu verfahren und ihre Nachfragen und Revisionen nicht über den Zweck der Sache ausdehnen. Insonderheit dürfen sie unter keinen Umständen für irgend ein Dienstgeschäft, es bestehe in Nachfragen, Revisionen, Ausfertigungen u. s. w. ein Entgeld oder Geschenk, es sei an Geld, Sachen oder Dienstleistung und habe Namen, wie es wolle, verlangen, oder annehmen. Damit Beschwerden des Publikums, besonders an den Grenzen, wo der Fremde keine Zeit zu einem umständlichen Verfahren hat, zur Kenntniß der vorgesetzten Behörde gelangen, soll bei jeder Zoll- und Abfertigungsstelle ein Beschwerderegister vorhanden sein, in welches jeder, der Ursache zur Beschwerde zu haben vermeint, seinen Namen, Stand und Wohnort, so wie die Thatsache, worüber er sich beschweren zu können glaubt, eintragen kann.

Bei Beschwerden gegen Grenzaufseher, deren Namen dem Beschwerdeführer unbekannt sind, reicht es hin, die Nummer des Brustschildes anzuführen, welches der Aufseher auf Verlangen vorzuzeigen verpflichtet ist. Hat irgend Jemand Gründe, jene Beschwerde nicht in das Beschwerde-Register einzutragen, so kann er sie bei der höheren Behörde anbringen.

Uebrigens wird von denjenigen, welche bei den Zollstellen zu thun haben oder mit den Aufsichtsbeamten in Berührung kommen, erwartet, daß sie ihrerseits zu keinen Beschwerden über ihr Betragen gegen die Zollbeamten Anlaß geben werden. (Ges.-S. 1838. S. 33 u. f.)

4. Unter Bezugnahme auf die in der Zollordnung v. 23. Jan. 1838 §§. 40—53 enthaltenen gesetzlichen Bestimmungen über die Begleitschein-Kontrole, und in Gemäßheit des Vorbehalts §. 54 der Zoll-Ordnung, sind über das bei der Ausfertigung und Erledigung der Begleitscheine zu beobachtende Verfahren nähere Vorschriften durch das Begleitschein-Regulativ v. 25. Nov. 1839 ertheilt. (V. Min.-Bl. 1840 S. 119 ff.)

II. Gesetz vom 23. Jan. 1838 wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c. haben eine Revision der Bestimmungen wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen veranlaßt und verordnen nach dem Antrage Unseres Staatsministerii für den ganzen Umfang Unserer Monarchie, wie folgt:

A. Von den Strafen der Zollvergehen.

a. Strafe der Kontrebande.

§. 1. Wer es unternimmt, Gegenstände, deren Ein- oder Ausfuhr verboten ist, diesem Verbote zuwider, ein- oder auszuführen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Kontrebande) verübt worden ist, insofern nicht in speciellen Gesetzen eine höhere Strafe festgesetzt ist, eine Geldbuße verwirkt, welche dem doppelten Werthe jener Gegenstände, und, wenn solcher nicht Zehn Thaler beträgt, dieser Summe gleichkommen soll.

b. Strafe der Zolldefraudation.

§. 2. Wer es unternimmt, dem Staate die Ein-, Aus- oder Durchgangs-, oder die an der Grenze eines Zollvereinsstaats zu erhebenden Ausgleichungsabgaben zu entziehen, hat die Konfiskation der Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen (die Zolldefraudation) verübt worden ist, und zugleich eine, dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Abgaben gleichkommende Geldbuße, welche jedoch niemals unter einem Thaler betragen soll, verwirkt. Diese Abgaben sind außerdem nach dem Zolltarife zu entrichten.

aa. Strafe des ersten Rückfalls.

§. 3. Im Wiederholungsfalle, nach vorhergegangener rechtskräftiger Verurtheilung wird die nach §§. 1 und 2 außer der Konfiskation der Gegenstände des Vergehens eintretende Geldbuße verdoppelt.

Sobald eine Geldbuße von dem Verurtheilten wegen seines Unvermögens nicht beizutreiben ist, tritt an deren Stelle eine verhältnißmäßige Gefängniß-, Zucht-

haus- oder Festungsarrest-Strafe, welche jedoch im ersten Falle des Vergehens die Dauer von Einem, und bei dem ersten Rückfall die Dauer von Zwei Jahren nicht übersteigen soll.

bb. Strafe des ferneren Rückfalls.

§. 4. Jeder fernere Rückfall ist mit der Konfiskation der Gegenstände der Uebertretung, mit dem Doppelten der §. 3 bestimmten Geldbuße, sowie auf die Dauer von 1 bis 5 Jahren mit Verlust des Rechts zum Betriebe desjenigen Gewerbes zu ahnden, bei dessen Ausübung die Kontrebande oder Defraudation begangen worden ist.

In der Regel aber soll in diesen Fällen statt der Geldbuße auch verhältnißmäßige Gefängniß-, Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe erkannt werden, deren Dauer aber niemals auf länger als 4 Jahre, beim dritten oder einem ferneren Rückfall dagegen nicht unter einem halben Jahre Festungsarrest- oder Zuchthausstrafe zu bestimmen ist.

Ausnahmsweise kann aber auch nach richterlichem Ermessen mit Berücksichtigung aller Umstände des vorliegenden und der vorausgegangenen Fälle auf die oben bezeichnete Geldbuße erkannt werden, und die Untersagung des Gewerbebetriebes unterbleiben. Diese Ausnahme findet aber niemals Statt, wenn der Angeklagte

a) das Kontrebandiren oder Defraudiren gewerbsmäßig betreibt, oder

b) eine der frühern oder die letzte Uebertretung unter erschwerenden Umständen (§§. 11 — 14) oder in betrüglicher Absicht begangen hat

Neben der Geldbuße ist in dem Erkenntniß zugleich, für den Fall des Unvermögens des Verurtheilten, eine verhältnißmäßige Freiheitsstrafe nach den obigen Bestimmungen festzusetzen.

§. 5. Die Strafen des Rückfalls (§§. 3, 4) treten auch dann ein, wenn die frühere Verurtheilung des Angeklagten nicht im Inlande, sondern in einem andern der Zollvereinsstaaten erfolgt ist.

Auch macht es dabei keinen Unterschied, ob die frühere gegen den Angeklagten erkannte Strafe eine ordentliche, oder nur eine außerordentliche war.

Ferner sind bei Beurtheilung der Frage, ob ein Rückfall vorliegt? die Kontrebande und die Zolldefraudation als ganz gleichartige Vergehen zu betrachten, dergestalt, daß z. B. derjenige, welcher früher einer Zolldefraudation schuldig befunden ist, und dann eine Kontrebande verübt, mit der Strafe des Rückfalls belegt werden muß.

cc. Fälle, wo die Defraudation als vollbracht angenommen wird.

§ 6. Die Kontrebande oder Zolldefraudation wird als vollbracht angenommen:

1) wenn bei der Anmeldung an der Zollstätte
   a) Gewerbetreibende oder Frachtführer verbotene oder abgabenpflichtige Gegenstände gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Beschaffenheit, die eine geringere Abgabe würde begründet haben, deklariren, oder
   b) andere Personen dergleichen Gegenstände wider besseres Wissen unrichtig deklariren, oder bei der Revision verheimlichen;
2) wenn beim Transport verbotener oder abgabenpflichtiger Gegenstände im Grenzbezirke
   a) die Zollstätte, bei welcher dieselben bei dem Ein- oder Ausgange hätten angemeldet oder gestellt werden sollen, ohne solche Anmeldung überschritten oder ganz umgangen,
   b) die vorgeschriebene Zollstraße oder der im Zollausweise bezeichnete Weg nicht inne gehalten,
   c) der Transport ohne Erlaubniß der Behörde außer der gesetzlichen Tageszeit bewirkt wird, oder
   d) Gegenstände ohne den vorschriftsmäßigen Zollausweis betroffen werden, oder mit diesem nicht übereinstimmen;
3) wenn über verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände, welche aus dem Auslande eingehen, vor der Anmeldung und Revision bei der Zollstätte, oder wenn über derartige zur Durchfuhr oder zur Versendung nach einer öffentlichen Niederlageanstalt deklarirte oder sonst unter Zollkontrole befindliche Gegenstände auf dem Transporte eigenmächtig verfügt wird;
4) wenn Gewerbetreibende im Grenzbezirke sich nicht, in Gemäßheit der nach §. 35 des Zollgesetzes getroffenen Anordnungen, über die erfolgte Versteuerung oder die steuerfreie Abstammung der vorgefundenen Gegenstände ausweisen können;

5) wenn unverzollte Waaren aus einer Anstalt zur Niederlage derselben ohne vorschriftsmäßige Deklaration (Abmeldung) entfernt werden.

Das Dasein der in Rede stehenden Vergehen und die Anwendung der Strafe derselben wird in den vorstehend unter 1 bis 5 angeführten Fällen lediglich durch die daselbst bezeichneten Thatsachen begründet.

Kann jedoch in den unter 2, 3, 4 angeführten Fällen der Angeschuldigte vollständig nachweisen, daß er eine Kontrebande oder Zolldefraudation nicht habe verüben können oder wollen, so findet nur eine Ordnungsstrafe nach Vorschrift des §. 18 Statt.

§. 7. Wenn in den im §. 36 des Zollgesetzes bezeichneten Fällen der zollordnungsmäßige Ausweis über die im Binnenlande transportirten Waaren nicht zur Stelle ertheilt werden kann, oder der erforderliche Vermerk in den Handelsbüchern fehlt, oder die verordnete Anmeldung unterblieben ist, so wird zwar hierdurch die Vermuthung einer begangenen Zolldefraudation und dem Befinden nach die vorläufige Beschlagnahme der ohne die vorgeschriebene Bezettelung oder Vermerkung in den Handelsbüchern vorgefundenen Waaren begründet.

Widerlegt sich aber diese Vermuthung bei näherer Untersuchung, so findet nur eine Ordnungsstrafe nach §. 18 Statt.

§. 8. Bei Defraudationen soll ohne Rücksicht auf die Behauptung, daß die Gegenstände, woran die Defraudation verübt worden, zum Durchgange bestimmt gewesen seien, auf die Entrichtung des Eingangs- und, nach Unterschied, des Ausgangszolles und auf die nach Maßgabe dieses Zolles Statt findende Strafe erkannt werden. Eine Ausnahme hiervon und die Berücksichtigung der obigen Behauptung ist nur dann zulässig, wenn die Defraudation erst bei dem Ausgangsamte, und unter solchen Umstnäden entdeckt wird, daß dabei nur eine Verkürzung des Durchgangszolles beabsichtigt sein kann.

§. 9. Wenn ein Frachtführer nach Vorschrift des §. 6 Nr. 1 Litt. a. wegen unrichtiger Deklaration verurtheilt, derselbe jedoch durch die ihm von dem Befrachter mitgegebenen Deklarationen, Frachtbriefe oder andere schriftliche Notizen über den Inhalt der Kolli zu der unrichtigen Deklaration veranlaßt worden, oder, wenn in den §. 6 Nr. 4 angeführten Fällen die Verurtheilung lediglich auf den Grund der daselbst bezeichneten Thatsachen erfolgt ist, ohne daß die Defraudation selbst weiter nachgewiesen worden; so findet im Wiederholungsfalle die Strafe des Rückfalls nicht Statt, auch soll eine solche Verurtheilung diese Strafe bei einem nachfolgenden Zollvergehen nicht begründen.

§. 10. Werden Gegenstände, deren Ein-, Durch- oder Ausfuhr verboten ist,

1) bei dem Grenz-Zollamte von Gewerbetreibenden ausdrücklich angezeigt, oder von andern Personen vorschriftsmäßig zur Revision gestellt, oder
2) kommen solche Gegenstände mit der Post an, und kann derjenige, an welchen sie gesendet sind, einer beabsichtigten Kontrebande nicht überführt werden,

so findet keine Strafe, wohl aber Zurückschaffung der Gegenstände Statt.

Im ersten Falle geschieht die Zurückschaffung auf Kosten desjenigen, welcher die verbotenen Gegenstände bei sich geführt hat; im zweiten Falle haften für die etwa dem Staate verursachten Kosten die Gegenstände selbst.

dd. Zoll-Defraudation unter erschwerenden Umständen.

§. 11. Die Strafe der Kontrebande oder Defraudation wird um die Hälfte geschärft:

1) wenn die Gegenstände beim Transport in geheimen Behältnissen, und sonst auf eine künstliche und schwer zu entdeckende Art verborgen, und
2) wenn zum Durchgang oder Wiederausgange angemeldete oder sonst unter Begleitscheinkontrole gehende Gegenstände auf dem Transporte vertauscht oder in ihren Bestandtheilen verändert worden sind,

wobei jedoch das im §. 4 festgesetzte Maximum der Freiheitsstrafe nicht überschritten werden darf.

§. 12. Diese Strafe (§. 11) tritt gleichfalls ein, wenn Gewerbetreibende, denen zur Beförderung ihres Gewerbes, und unter der Bedingung der Verwendung zu diesem Zwecke, abgabepflichtige Gegenstände ganz frei oder gegen eine geringere Abgabe verabfolgt worden sind, dieselben ohne vorherige Nachzahlung der Gefälle anderweit verweaden oder veräußern; oder wenn Personen, denen Waaren unverzollt anvertraut worden, mit denselben Unterschleif treiben oder zu treiben verstatten. Außerdem gehen sie in dem einen wie in dem andern Falle der ihnen gewährten Begünstigung für immer verlustig.

§. 13. Wird eine Kontrebande oder Defraudation von drei oder mehreren Personen gemeinschaftlich mit oder ohne vorherige Verabredung verübt, so wird die Strafe für diese Vergehen gegen den Anführer durch eine drei- bis sechsmonatliche, gegen jeden der übrigen Theilnehmer aber durch ein- bis dreimonatliche Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe geschärft.

Wird dieses Vergehen nach vorhergegangener Strafverurtheilung wiederholt, oder ist eine derartige Verbindung für die Dauer eingegangen worden, so trifft den Anführer ein- bis zweijährige, die übrigen Theilnehmer eine sechsmonatliche bis einjährige Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe neben der verwirkten Defraudations- oder Kontrebandestrafe.

§. 14. a) Derjenige, welcher Kontrebande oder Zolldefraudation unter dem Schutze einer Versicherung (Assekuranz) verübt, verfällt neben der auf das Vergehen selbst gesetzten Strafe in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe von zwei bis drei Monaten.

b) Wird die Kontrebande oder Zolldefraudation von drei oder mehreren zu diesem Zwecke verbundenen Personen unter dem Schutze einer Versicherung verübt, so ist die nach Verschiedenheit der im §. 13 verzeichneten Fälle verwirkte Strafe gegen den Anführer mit achtmonatlicher bis einjähriger und gegen die übrigen Theilnehmer mit vier- bis sechsmonatlicher Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe zu schärfen.

c) Der Versichernde (Assekurateur), sowie der Vorsteher einer Versicherungsgesellschaft verfällt in den Fällen a. und b. in eine Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe von ein und einhalb bis zwei Jahren, der Rechnungsführer der Versicherungsgesellschaft in eine solche von sechs Monaten bis zu zwei Jahren, jeder der übrigen Mitglieder der Gesellschaft in eine solche von sechs Monaten bis zu einem Jahre.

Die in dem Versicherungsgeschäft angelegten Fonds werden konfiscirt; kann die Konfiskation nicht vollstreckt werden, so ist an deren Stelle auf Erlegung einer Geldsumme von 500 bis 5000 Rthlr. zu erkennen, für welche sämmtliche Theilnehmer solidarisch verhaftet sind.

§. 15. Wer im Grenzbezirke auf Nebenwegen oder zur Nachtzeit bei einer Kontrebande oder Defraudation mit Waffen oder anderen dergleichen gefährlichen Werkzeugen betroffen wird, soll außer der Strafe für dieses Vergehen mit einer ein- bis dreijährigen und, wenn er sich der Waffen zum Widerstande gegen die Zollbeamten bedient hat, nach Verhältniß der den letzteren zugefügten Beschädigung, insofern hierdurch nach den allgemeinen Strafgesetzen nicht eine härtere Strafe verwirkt ist, mit einer drei- bis fünfjährigen Zuchthaus- oder Festungsarrest-Strafe belegt werden.

ee. Strafe der Theilnehmer.

§. 16. Die Strafen der Miturheber, Gehülfen und Begünstiger einer Kontrebande oder Defraudation, sowie diejenigen, welche an den Vortheilen dieser Vergehen nach deren Verübung wissentlich Theil nehmen, sind, soweit nicht die besondern Vorschriften der §§. 13 und 14 Anwendung finden, nach den Vorschriften der allgemeinen Strafgesetze zu bestimmen.

Die für den Rückfall bestimmte Strafe trifft aber nur diejenigen Theilnehmer einer Kontrebande oder Defraudation, welche sich selbst eines Rückfalls schuldig gemacht haben.

c. Strafe der Kontravention.

§. 17. Die Verletzung des amtlichen Waarenverschlusses ohne Beabsichtigung einer Gefälle-Entziehung wird, wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß dieselbe durch einen unverschuldeten Zufall entstanden, und sofort nach der Entdeckung dem nächsten Steueramte hierüber Anzeige gemacht ist, mit einer Geldbuße geahndet, welche bei verbotenen Gegenständen dem sechsten Theile des Werths derselben, und bei andern Gegenständen dem sechsten Theile der Eingangsabgabe gleichkommt.

§. 18. Die Uebertretung der Vorschriften des Zollgesetzes und der Zollordnung, sowie der in Folge derselben öffentlich bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften, für welche keine besondere Strafe angedroht ist, wird mit einer Ordnungsstrafe von einem bis zehn Thaler geahndet.

d. Subsidiarische Vertretungsverbindlichkeit dritter Personen.

§. 19. A) Handel- und Gewerbetreibende haben für ihre Diener, Lehrlinge, Markthelfer, Gewerbsgehülfen, Ehegatten, Kinder, Gesinde, und die sonst in ihrem Dienste oder Tagelohn stehenden oder sich gewöhnlich bei der Familie aufhaltenden Personen,

B) andere nicht zur handel- und gewerbetreibenden Klasse gehörende Personen aber nur für ihre Ehegatten und Kinder rücksichtlich der Geldbußen, Zollgefälle und Prozeßkosten zu haften, in welche die solchergestalt zu vertretenden Personen wegen Verletzung der bei Ausführung der ihnen von den subsidiarisch Verhafteten übertragenen Handels-, Gewerbs- und andern Verrichtungen zu beobachtenden zollgesetzlichen oder Zoll-Verwaltungsvorschriften verurtheilt worden sind.

Der Zollverwaltung bleibt in dem Falle, wenn die Geldbuße von dem Angeschuldigten nicht beigetrieben werden kann, vorbehalten, die Geldbuße von dem subsidiarisch Verhafteten einzuziehen, oder statt dessen und mit Verzichtung hierauf die im Unvermögensfalle an die Stelle der Geldbuße tretende Freiheitsstrafe sogleich an den Angeschuldigten vollstrecken zu lassen, ohne daß letzteren Falls die Verbindlichkeit des subsidiarisch Verhafteten rücksichtlich der Gefälle und Prozeßkosten dadurch aufgehoben wird.

e. Bestimmungen wegen der Konfiskation.

§. 20. Der in Folge eines Zollvergehens eintretende Verlust der Gegenstände des Vergehens trifft jederzeit den Eigenthümer. Eine Ausnahme findet nur dann Statt, wenn die Kontrebande oder Defraudation von dem bekannten Frachtfuhrmann oder Schiffer, welchem der Transport allein anvertraut war, ohne Theilnahme oder Mitwissen des sich als solchen ausweisenden Eigenthümers, oder in dessen Namen handelnden Befrachters verübt worden ist, und letztere ihrerseits die ihnen als Absender der Waare obliegenden Verbindlichkeiten erfüllt und dadurch den Waarenführer in den Stand gesetzt haben, die Ladung vorschriftsmäßig zu deklariren und die gesetzlichen Gefälle zu entrichten, der Waarenführer auch nicht zu denjenigen Personen gehört, für welche der Eigenthümer oder der Befrachter nach Vorschrift des §. 19 subsidiarisch verhaftet ist; in diesem Falle tritt statt der Konfiskation die Verpflichtung des Waarenführers ein, den Werth jener Gegenstände zu entrichten.

§. 21. In allen Fällen, in denen die Konfiskation selbst nicht vollzogen werden kann, ist statt derselben auf Erlegung des Werths der Gegenstände, und wenn dieser nicht zu ermitteln ist, auf Zahlung einer Geldsumme von 25 bis 1000 Rthlr. zu erkennen.

§. 22. Das Eigenthum der Gegenstände, die der Konfiskation unterliegen, geht in dem Augenblick, wo dieselben in Beschlag genommen worden sind, sogleich auf den Staat über und kann nach den Grundsätzen der Civilgesetze über die Vindikation gegen jeden dritten Besitzer verfolgt werden.

f. Zusammentreffen mit anderen Verbrechen.

§. 23. Treffen mit einem Zollvergehen andere Verbrechen zusammen, so kommt die für erstere bestimmte Strafe zugleich mit der für letztere vorgeschriebenen zur Anwendung.

§. 24. Wird eine Kontrebande oder Defraudation mittelst Abnahme, Verletzung oder sonstige Unbrauchbarmachung des amtlichen Waarenverschlusses verübt, so tritt außer der Strafe der verübten Kontrebande oder Defraudation diejenige ein, welche nach dem allgemeinen Strafgesetze bei Fälschungen öffentlicher Urkunden Statt findet, jedoch mit Ausnahme der darin vorgeschriebenen Geldstrafe.

g. Strafe der Bestechung.

§. 25. Wer einen zur Wahrnehmung des Zollinteresse verpflichteten Beamten, mit dem er im Amte zu thun hat, oder den Angehörigen desselben Geld oder Geldeswerth schenkt oder zum Geschenk anbietet, wird mit einer dem vier und zwanzigfachen Betrage oder Werthe des Geschenks oder des Angebotenen gleichkommenden Geldbuße, und wenn der Betrag oder Werth nicht zu ermitteln ist, mit einer Geldbuße von Zehn bis Fünfhundert Thalern belegt. Im Fall des Unvermögens zur Erlegung der Geldstrafe tritt eine nach dem allgemeinen Strafgesetze abzumessende Freiheitsstrafe ein.

h. Strafe der Widersetzlichkeit.

§. 26. Wer sich Handlungen oder Unterlassungen zu Schulden kommen läßt, wodurch ein solcher Beamter in der rechtsmäßigen Ausübung seines Amts verhindert wird, hat, insofern damit keine Beleidigungen und Thätlichkeiten gegen die Person des Beamten verbunden sind, eine Geldbuße von Zehn bis Funfzig Thalern verwirkt. Sind dabei zugleich Beleidigungen oder Thätlichkeiten verübt, so treten die in dem allgemeinen Strafgesetze angeordneten Strafen der Injurien oder thätlicher Widersetzlichkeit gegen Abgeordnete der Obrigkeit, jedoch mit einer Verschärfung um die Hälfte ein. Jeder etwanige Mißbrauch der Amtsgewalt von Seiten der Beamten bewirkt eine Milderung der Strafbarkeit desjenigen, der sich widersetzt hat

i. Entschuldigung mit der Unbekanntschaft der Zoll-Gesetze.

§. 27. Unbekanntschaft mit den Vorschriften des Zollgesetzes, der Zollordnung und dieses Gesetzes, und der in Folge derselben gehörig bekannt gemachten Verwaltungsvorschriften soll Niemand, auch nicht den Ausländern, zur Entschuldigung gereichen.

B. Von dem Strafverfahren.

a) Verfahren bei Entdeckung einer Zollgesetz-Uebertretung.

§. 28. Der erste Angriff und die vorläufige Feststellung des Thatbestandes bei Entdeckung einer Zollgesetz-Uebertretung erfolgt durch die mit der Wahrnehmung des Zollinteresse beauftragten Beamten, welche sich der Gegenstände des Vergehens, und wenn es zur Sicherstellung der Abgaben, Strafen und Untersuchungskosten erforderlich ist, auch der Transportmittel durch Beschlagnahme versichern müssen. Fremde und unbekannte Kontravenienten können verhaftet und, bis sie sich legitimiren und Sicherheit bestellen, an das nächste Gericht zur Verwahrung abgeliefert werden.

b) Verfahren hinsichtlich der in Beschlag genommenen Sachen.

§. 29. Die Freilassung der in Beschlag genommenen Gegenstände vor ausgemachter Sache ist nur zuläßig, wenn eine Verdunkelung des Sachverhältnisses davon nicht zu besorgen ist. Alsdann ist solche in Ansehung der Transportmittel durch die Zoll- oder Steuerstellen ohne Verzug zu verfügen, wenn entweder nach den obwaltenden Verhältnissen wahrscheinlich ist, daß der Kontravenient dem Staate auch ohne Sicherheitsleistung für das Vergehen werde gerecht werden können, oder wenn genügende Sicherheit auf Höhe des Betrags der Gefälle, Strafe und Kosten oder auf Höhe des Werths der Transportmittel, Falls dieser geringer ist, geleistet worden.

In Ansehung der in Beschlag genommenen Waaren, in Bezug auf welche die Uebertretung verübt worden, findet unter obiger Voraussetzung die Freilassung durch die Zoll- oder Steuerstellen nur statt, wenn bei Vergehen, welche nicht die Konfiskation der Waaren nach sich ziehen, die wahrscheinliche Summe der Strafe und Kosten, und in anderen Fällen der anerkannte oder gehörig ermittelte Werth der Waaren einschließlich der Gefälle, entweder baar deponirt, oder völlige Sicherheit dafür auf andere Art geleistet wird.

§. 30. In sofern die in Beschlag genommenen Transportmittel, als Zugthiere u. s. w. nicht innerhalb acht Tagen freigegeben werden können und deren Pflege und Unterhaltung Kostenaufwand Seitens der Zoll- oder Steuerbehörde erfordert, oder die in Beschlag genommenen Waaren dem Verderben bei der Aufbewahrung unterworfen sind, muß die Veräußerung derselben alsbald veranlaßt werden.

c) Feststellung des Thatbestandes durch Protokolle der Beamten.

§. 31. Die Zollgesetz-Uebertretungen werden, so weit sie von den Zoll- oder Steuerbeamten entdeckt worden, durch Protokolle derselben festgestellt.

§. 32. Diese Protokolle müssen enthalten:

1) das Datum und den Ort der Aufnahme;
2) die Namen der dabei anwesenden Personen;
3) die vollständige Angabe des Hergangs der Sache, und
4) die Unterzeichnung der anwesenden Personen, oder die Erwähnung, daß dieselben nicht haben unterzeichnen wollen oder können.

Das Protokoll muß unverzüglich nach Entdeckung der Uebertretung aufgenommen, von den Beamten mit der Versicherung der Richtigkeit des Inhalts auf den Diensteid unterschrieben und spätestens binnen 3 Tagen, bei Verlust seiner Glaubwürdigkeit, der Behörde eingereicht werden.

Das von zwei Zoll- oder Steuerbeamten über eine von ihnen entdeckte Zollgesetzübertretung vorschriftsmäßig aufgenommene Protokoll begründet einen vollen Beweis der Thatsache, welchen sie darin aus eigener Wahrnehmung angeben.

d) Kompetenz.

§. 33. Die Untersuchung und Entscheidung steht in den Fällen, wo eine Freiheitsstrafe unmittelbar stattfindet, oder beim Zusammentreffen mit anderen Verbrechen (§. 23) den Gerichten, und in den Fällen, wo es nur auf eine Ordnungsstrafe ankommt, der Zoll- oder Steuerbehörde ausschließlich zu. In den übrigen Fällen wird die Untersuchung von den Hauptzoll- und Steuerämtern geführt, und darauf im Verwaltungswege, wenn die gesetzliche Geldstrafe und der Werth des der Konfiskation unterliegenden Gegenstandes zusammengenommen Fünfzig Thaler nicht übersteigt, von den genannten Aemtern, sonst aber von der Provinzialzollbehörde

m) Verfahren gegen die subsidiarisch Verhafteten.

§. 56. Ist für die Geldbuße ein Anderer nach Vorschrift des §. 19 verhaftet, so veranlaßt die Zoll- oder Steuerbehörde die Zuziehung desselben zu der gegen den Kontravenienten eingeleiteten Untersuchung, worauf in dem Strafbescheide der Zollbehörde oder in dem gerichtlichen Erkenntnisse wegen der Zollgesetz-Uebertretung zugleich über die subsidiarische Verhaftung mit entschieden wird.

§. 57. Dem subsidiarisch Verhafteten steht gegen die Entscheidung der Zollbehörde die Berufung entweder an die zunächst vorgesetzte Instanz oder an die Gerichte offen. Hat der Kontravenient gegen den Strafbescheid eine andere Art der Berufung, als der subsidiarisch Verhaftete, gewählt, so steht es dem. Letztern frei, sich der von dem Ersteren gewählten Berufung nachträglich anzuschließen. Will er dieses nicht, so bleibt das weitere Verfahren ausgesetzt, bis über die Zollgesetz-Uebertretung in dem von dem Kontravenienten gewählten Wege entschieden worden ist.

§. 58. Ist die Zuziehung des subsidiarisch Verhafteten unterblieben, oder Letzterer auf die Vorladung der Zollbehörde bei der im Verwaltungswege rechtskräftig beendigten Untersuchung nicht erschienen, so fertigt diejenige Zollbehörde, welche nach §. 33 zur Entscheidung der Hauptsache kompetent war, nachdem die Exekution gegen den Kontravenienten vergeblich versucht worden, einen Zahlungsbefehl aus, und läßt denselben dem subsidiarisch Verhafteten mit dem Bedeuten zugehen, daß wenn er sich zur Vertretung nicht verpflichtet halte, ihm dieserhalb binnen zehn Tagen präklusivischer Feist die Berufung an die höhere Finanzbehörde oder an die Gerichte offen stehe.

§. 59. Die abgesondert von der Untersuchung wider den Kontravenienten zur gerichtlichen Kognition gelangende subsidiarische Verhaftung wird im Wege des summarischen Prozesses erörtert und entschieden.

Das Gericht darf hierbei nur auf die Beurtheilung der Frage eingehen, ob der Fall der subsidiarischen Verhaftung nach den Gesetzen vorhanden sei. Eben dies findet statt, wenn der Kontravenient sich bei dem verurtheilenden Erkenntnisse beruhigt, der subsidiarisch Verhaftete aber von den in den Prozeßgesetzen geordneten Rechtsmitteln Gebrauch macht.

n) Verfahren gegen einen unbekannten Defraudanten.

§. 60. Wenn ein Unbekannter, welcher auf einer Uebertretung der Zollgesetze betroffen worden, sich entfernt und verbotene oder abgabepflichtige Gegenstände ohne oder mit andern Sachen zurückgelassen hat, so wird hierüber eine öffentliche Bekanntmachung von der Provinzialbehörde erlassen, und dreimal von vier zu vier Wochen in die amtlichen Blätter eingerückt. Meldet sich hierauf Niemand binnen vier Wochen nach der letzten Bekanntmachung, so werden die Sachen zum Vortheil der Staatskasse verkauft, dem Inhaber oder Eigenthümer bleibt aber vorbehalten, seine Ansprüche auf Erstattung des Erlöses noch bis zum Ablauf eines Jahres, von der ersten Bekanntmachung an gerechnet, geltend zu machen.

Beträgt der Werth der Sachen nicht über fünfzig Thaler, so bedarf es der öffentlichen Bekanntmachung nicht. Der Verkauf kann alsdann, wenn sich binnen vier Wochen nach der Beschlagnahme Niemand gemeldet hat, verfügt werden, und die einjährige Frist für den Eigenthümer oder Inhaber der Sache zur Geltendmachung seiner Ansprüche auf Erstattung des Erlöses wird vom Tage der Beschlagnahme an gerechnet.

Bestimmung des Straffonds.

§. 61. Der Betrag der nach diesen Grundsätzen festgesetzten und eingezogenen Geldstrafen, so wie der Erlös aus den Konfiskaten (letzterer nach Abzug der darauf ruhenden Abgaben) soll zu einem besondern Fonds fließen, und derselbe theils zu Gratifikationen für die zur Wahrnehmung des Zoll-Interesse verpflichteten Beamten, mit Ausschluß der Mitglieder der Hauptzoll- und Steuerämter und der höher gestellten Beamten, theils zur Unterstützung ihrer Wittwen und Waisen verwandt werden.

Ueber die Vertheilung solcher Gratifikationen hat Unser Finanzminister das Nähere zu bestimmen, und durch die Theilnahme daran wird die Glaubwürdigkeit der Amtseidlichen Angaben gedachter Beamten nicht geschwächt.

Die bisher gesetzlichen Strafantheile der Denuncianten fallen fort.[1])

Verjährung der Strafen.

§. 62. Die durch dieses Gesetz für das Vergehen der Kontrebande und Defraudation bestimmten Strafen verjähren in fünf Jahren, bloße Ordnungsstrafen aber in einem Jahre seit Verübung des Vergehens oder der Kontravention.

1) S. A. Kab.-O. v. 25. Nov. 1842 (G.-S. 1843 S. 169) und die hierzu ergangene Cirk.-Verf. des Fin.-Min. v. 29. Decbr. 1842 (V. M.-Bl. 1843 S. 91).

§. 63. Auch die nicht in der Zollordnung vom 26. Mai 1818 und in der Verordnung vom 19. November 1824, deren Aufhebung durch das Patent vom heutigen Tage erfolgt ist, enthaltenen gesetzlichen Bestimmungen über die Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen werden, in soweit in diesem Gesetze etwas anderes verordnet worden ist, hierdurch aufgehoben.

(G.-S. 1838. S. 78.)

Dazu:

1. Allgemeine Verfügung an sämmtl. K. Gerichtsbehörden und die Beamten der Staatsanwaltschaft, betr. das Verfahren in Zoll- und Steuer-Defraudationssachen 2c. v. 29. Juli 1849.

Es sind Zweifel darüber angeregt worden,

ob nach dem Erscheinen der Verordnung vom 3. Januar d. J. (Ges.-S. S. 14 ff.) neben dem hierdurch eingeführten mündlichen und öffentlichen gerichtlichen Verfahren in Strafsachen das bisherige administrative Strafverfahren, namentlich in Chausseekontraventions-Sachen, Stempelstraf-Sachen, Postkontraventions-, Steuer- und Zolldefraudations-Sachen 2c. noch fortbesteht, oder ob dasselbe für aufgehoben zu achten ist.

Gegen die fernere Zulässigkeit desselben ist theils der Artikel 85 der Verfassungs-Urkunde vom 7. December v. J, theils der §. 181 der Verordnung vom 3. Januar d. J. angeführt worden.

Der Justizminister kann die daraus hergeleiteten Bedenken nicht theilen, ist vielmehr, in Uebereinstimmung mit dem Herrn Finanzminister, der Ansicht, daß das administrative Strafverfahren in den gedachten Fällen, mit alleiniger Ausnahme der Polizeivergehen, für fortbestehend zu achten ist und noch ferner zur Anwendung kommen muß.

Der Artikel 85 der Verfassungs-Urkunde bestimmt zwar:

„daß die richterliche Gewalt durch unabhängige, keiner anderen Autorität, als der des Gesetzes, unterworfene Gerichte ausgeübt werden soll."

Diese Vorschrift kann jedoch ihrem Sinne und ihrer Fassung nach nur auf die bisher den Gerichten zustehend gewesene Jurisdiktion bezogen werden. Eine Aufhebung der bis dahin bestandenen Strafbefugnisse anderer, als der richterlichen Behörden, ist nirgends ausgesprochen, vielmehr im Art. 108 der Verfassungs-Urkunde ausdrücklich angeordnet worden,

daß alle Bestimmungen der bestehenden Gesetzbücher, einzelnen Gesetze und Verordnungen, welche der Verfassung nicht zuwiderlaufen, so lange in Kraft bleiben sollen, bis sie durch ein Gesetz abgeändert werden.

Nur in Betreff der Polizeikontraventionen ist seitdem durch die Gesetzgebung eine Aenderung eingetreten, indem die Privat-Polizeigerichtsbarkeit durch den §. 1 der Verordnung vom 2. Januar 1849 (Gesetz-Samml. S. 1) aufgehoben und für alle wegen Polizeivergehen einzuleitende Untersuchungen durch die §§. 161 — 177 der Verordnung vom 3. Januar d. J. (G.-S. S. 42 — 45) ein besonderes gerichtliches Verfahren angeordnet worden ist.

Dagegen ist hinsichts der übrigen Kontraventions- und Defraudations-Sachen, namentlich auch hinsichts der Zoll- und Steuerdefraudationen, das bisherige summarische Verfahren in Kraft geblieben.

Aus dem §. 181 der Verordnung vom 3. Januar d. J. kann das Gegentheil nicht hergeleitet werden. Man hat zwar aus der Bestimmung:

„Untersuchungen wegen Steuerdefraudationen und Kontraventionen sind fortan nach Abschnitt II. und beziehungsweise Abschnitt III. dieser Verordnung zu behandeln, und unterliegen auch hinsichtlich der Rechtsmittel den Vorschriften derselben,"

folgern wollen, daß Steuerdefraudationen und Kontraventionen ausschließlich dem gerichtlichen Verfahren nach Maßgabe der allegirten Abschnitte der Verordnung vom 3. Januar d. J. anheimfallen. Allein die gedachte Verordnung hatte nur den Zweck und die Aufgabe, neue Bestimmungen über das Untersuchungsverfahren bei den Gerichten zu treffen. Der §. 181 kann daher auch nur in soweit Anwendung finden, als es sich von einem gerichtlichen Strafverfahren in Steuer-Defraudations- und Kontraventions-Sachen handelt, muß dagegen ausgeschlossen bleiben, wo andere Behörden, als die Gerichte, einschreiten.

Die Beibehaltung des auf dem §. 243 des Anhangs zur Allg. Ger.-Ordn. beruhenden summarischen Verfahrens, welches sich als ein eigentliches Strafverfahren gar nicht ansehen läßt, weil die Finanzbehörden berechtigt sind, auf ihre Befugniß Verzicht zu leisten und die Sache zur Einleitung der gerichtlichen Unter-

für die in einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt Behufs einer Reise in das Ausland eingeladenen, zu dieser Reise erforderlichen Lebensmitteln:

1) an Roggen- und Weizenmehl,
2) an Brod aus diesen Mehlarten,
3) an Gerstengraupe und Gerstengrütze,
4) an gesalzenem oder ungesalzenem Rind- und Schweinefleisch,

gewährt werden.

§. 2. Wird eine solche Erstattung in Anspruch genommen, so hat der Schiffsrheder, oder dessen Bevollmächtigter, oder der Schiffsführer (Kapitain) nach bewirkter Einladung der §. 1 genannten Lebensmittel dem Haupt-Zoll- oder Haupt-Steuer-Amte des Einlade-Ortes eine schriftliche, von ihm unterzeichnete Deklaration zu übergeben, welche enthält:

1) den Namen und die Größe des Schiffs, für welches die Erstattung beantragt wird, dessen Nationalität und den Namen des Schiffsführers;
2) die Zahl der Personen, welche, mit Einschluß des Kapitains, die Schiffsbemannung bilden;
3) den Bestimmungsort der nächsten Reise, mit Angabe des Zeitraums, für welchen die Proviantirung erfolgt ist;
4) die Menge der einzelnen, im §. 1 bezeichneten zur Proviantirung für die nächste Reise verwendeten Gegenstände in Centnern und Pfunden, mit der Angabe, ob und wie viel Fleisch mit Salz aus Königlichen Faktoreien eingesalzen ist;
5) die pflichtmäßige und gewissenhafte Versicherung des Ausstellers, daß der gesammte Inhalt der Deklaration richtig, insbesondere daß der zu 4 deklarirte Proviant zur Mitnahme auf die zu 3 erwähnte Reise bestimmt, daß davon die Mahl- und Schlachtsteuer entrichtet, resp. das verwendete Salz aus inländischen Debitstellen entnommen und jene Steuer nicht bereits erstattet ist. Das Muster zur Deklaration wird von dem Haupt-Amte unentgeldlich geliefert.

§. 3. Das Haupt-Amt prüft die Richtigkeit des Inhaltes der Deklaration (§. 2) zunächst durch Einsicht der Schiffspapiere und auf sonst angemessene Weise, nöthigenfalls auch durch Revision des geladenen Schiffsproviants.

Dabei ist im Allgemeinen mit Vertrauen zu der Redlichkeit des Deklaranten und mit Umsicht zu Werke zu gehen, damit alle Belästigungen, welche zu dem obwaltenden finanziellen Interesse außer Verhältniß stehen würden, vermieden werden.

Ergeben sich hinsichtlich der Richtigkeit der Deklaration keine Bedenken, oder sind dieselben beseitigt, und ist die Steuer-Erstattung mit Rücksicht auf den Inhalt der Deklaration in Gemäßheit des §. 1 überhaupt zulässig, so setzt das Haupt-Amt den an Staatssteuer und Kommunalzuschlag zu vergütenden Betrag fest (§. 4 bis 9.)

§. 4. Für diese Festsetzung gelten folgende Vorschriften. Es sind:

I. bestimmte Durchschnittssätze angenommen, in denen die Steuer-Erstattung für die einzelnen, §. 1 genannten Arten von Lebensmitteln gleichmäßig in den verschiedenen betheiligten Städten erfolgt (§. 5.)

Die Erstattung geschieht ferner:

II. nur in so weit, als der an einzelnen Arten von Lebensmitteln eingenommene Schiffsproviant bestimmte Mengen nicht übersteigt (§. 6 bis 9).

§. 5. Die Durchschnittssätze (§. 4 zu I.), welche aus der Staatskasse erstattet werden, betragen für den Centner Schiffsproviant:

1) an Mehl:
   a. aus Roggen oder Roggen mit Weizen, oder anderem Getreide gemischt 5 Sgr. 8 Pf. Mahlsteuer,
   b. aus Weizen, 23 Sgr. 3 Pf. desgleichen;
2) an hartem Brod (Schiffsbrod, Schiffszwieback):
   a. aus Roggenmehl oder einer Mischung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 6 Sgr. 6 Pf. Mahlsteuer,
   b. aus Weizenmehl, 26 Sgr. desgleichen;
3) an weichem Brod:
   a. aus Roggenmehl, oder einer Mischung von Roggen- mit Weizen- oder anderem Mehl, 3 Sgr. 9 Pf. Mahlsteuer,
   b. aus Weizenmehl, 15 Sgr. 4 Pf. desgleichen;
4) an Gerstengraupe und Gerstengrütze, 5 Sgr. 6 Pf. Mahlsteuer;
5) an Rind- und Schweinefleisch:
   a. ungesalzen 17 Sgr. 6 Pf. Schlachtsteuer,
   b. gesalzen 17 Sgr. 6 Pf. desgl. und außerdem 12 Sgr. 6 Pf. Erstattung auf den Salzpreis, also überhaupt 1 Thlr.

Derselbe Prozentsatz, welchen die Gemeine an Kommunalzuschlag von der

Mahl- und Schlachtsteuer überhaupt bezieht, wird von den vorstehend für diese Staatssteuern bestimmten Sätzen für Rechnung der Gemeine vergütet.

§. 6. Die Mengen, von denen die §. 5 bezeichneten Beträge für jedes einzelne Schiff höchstens erstattet werden dürfen (§. 4 zu II.), bestimmen sich:

1) nach der Zahl der Personen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 7),
2) nach dem monatlichen Bedarf jedes Kopfes dieser Bemannung (§. 7),
3) nach der Dauer der zu unternehmenden Reise (§. 8).

§. 7. Die Zahl der Personen, welche die Schiffsbemannung bilden (§. 6 zu 1), ergiebt sich aus der §. 2 vorgeschriebenen Deklaration (§. 2 zu 2).

Als Bedarf einer jeden dieser Personen, mit Einschluß des Kapitains, während eines Monats (§. 6 zu 2) werden allgemein angenommen:

1) drei Pfund Mehl, ohne Unterscheidung zwischen Roggen- und Weizenmehl,
2) vierzig Pfund Brod, ohne Unterscheidung zwischen hartem und weichem, oder zwischen Roggen- und Weizenbrod,
3) acht Pfund Gerstengraupe oder Gerstengrütze,
4) achtzehn Pfund Rindfleisch und vierzehn Pfund Schweinefleisch oder überhaupt zweiunddreißig Pfund Rind- und Schweinefleisch, beide Fleischarten zusammengerechnet, ohne Unterscheidung, ob das Fleisch ungesalzen oder gesalzen ist.

§. 8. Als zu der von einem diesseitigen Hafenplatze ausgehenden Seereise erforderlich (§. 6 zu 3), werden, je nach der Verschiedenheit des Bestimmungsortes, folgende Zeiträume betrachtet; nämlich zu einer Reise von einem inländischen Hafenplatze aus:

1) innerhalb der Ost- oder Nordsee, oder nach der westlichen Küste von Norwegen oder England, oder nach der nördlichen Küste von Frankreich, ein Zeitraum von 3 bis 6 Monaten;
2) nach der Westküste von Frankreich, nach Portugal, Spanien oder dem Mittelländischen Meere, ein Zeitraum von 6 bis 9 Monaten;
3) nach dem schwarzen Meere, ein Zeitraum von 9 Monaten bis 1 Jahr;
4) nach Amerika, Afrika, Ostindien, Neuholland, ein Zeitraum von 1 bis 2 Jahr;
5) nach der Südsee, zum Zweck des Wallfischfanges, ein Zeitraum von 3 bis 4 Jahr.

Innerhalb der vorstehend zu 1 bis 5 bezeichneten Grenzen ist die muthmaßliche wirkliche Dauer der Reise und der Zeitraum, für welchen die Proviantirung erfolgen muß, in jedem einzelnen Falle mit Berücksichtigung der obwaltenden Umstände, der Jahreszeit, der Wahrscheinlichkeit der Ueberwinterung im Auslande u. s. w. von dem Haupt-Amte verständig zu bemessen, dabei jedoch, wenn nur der vorstehend für jede Reise angegebene längste Zeitraum nicht überschritten wird, dem Inhalte der Deklaration (§. 2 zu 3) in der Regel zu folgen.

§. 9. Durch Multiplikation

1) der Zahl der die Bemannung bildenden Personen, einschließlich des Kapitains, mit der Zahl der Monate, welche die Reise in dem vorliegenden Falle muthmaßlich erfordern wird (§. 8) und durch fernere Multiplikation
2) der in dieser Art gefundenen Zahl mit dem §. 7 angegebenen monatlichen Bedarf an den einzelnen, dort genannten Lebensmitteln

ergiebt sich die höchste Menge an den einzelnen, §. 1 und 6 bezeichneten Arten von Lebensmitteln, für welche die §. 5 angegebenen Sätze vergütet werden dürfen.

Diese höchsten Mengen berechnet das Haupt-Amt in der vorbezeichneten Weise und vergleicht dieselben sodann mit den wirklich geladenen Quantitäten (§. 2 zu 4). Stimmen diese Quantitäten mit jenen höchsten Mengen überein, oder bleiben sie hinter den höchsten zulässigen Mengen zurück, so wird die Erstattung für die wirklich eingeladenen Quantitäten festgesetzt. Uebersteigen die letzteren jene höchsten Mengen, so wird die Erstattung nur für diese festgesetzt. Hiervon findet auch dann keine Ausnahme statt, wenn der eingeladene Vorrath an einigen Gegenständen mehr, an anderen weniger als die zuläßige höchste Menge beträgt. Beträgt z. B. der Vorrath an Brod mehr als das zuläßige Maximum, so wird die Erstattung stets nur für dieses Maximum berechnet, auch wenn der Vorrath an Mehl, Graupen oder Fleisch hinter der statthaften größten Menge zurückbleibt.

§. 10. Die in Gemäßheit der §§. 4 bis 9 vom Haupt-Amte des Einlade-Ortes festgesetzten Beträge werden mit Einschluß des Kommunalzuschlages, und zwar der letztere für Rechnung der Gemeine, dem Aussteller der Deklaration (§. 2) gegen dessen Quittung vom Haupt-Amte ausgezahlt.

§. 11. Nach Abgabe der Deklaration an das Haupt-Amt (§. 2) dürfen Gegenstände der §. 1 bezeichneten Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Haupt-Amtes vom Schiffe entfernt werden.

Ist die Zahlung der Steuer-Vergütigung (§. 10) bereits erfolgt, so ist eine solche Entfernung in der Regel ganz unzulässig. Ausnahmsweise kann das Haupt-Amt dieselbe nachgeben, jedoch stets nur gegen Entrichtung der Mahl- und Schlachtsteuer nebst Kommunalzuschlag in den §. 15 des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vom 30. Mai 1820 vorgeschriebenen Sätzen und gegen Zahlung von 12½ Sgr. für jeden Centner gesalzenes Fleisch.

Was vorstehend für den Fall, daß nach Empfang der Vergütung Schiffs-Proviant im Einlade-Hafen vom Schiffe wieder entfernt werden soll, vorgeschrieben ist, gilt auch dann, wenn das Schiff durch besondere Umstände genöthigt wird, nach begonnener Reise in den Hafen einer anderen mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt einzulaufen.

§. 12. Jede Unrichtigkeit in der abgegebenen Deklaration (§. 2) welche auf die Zulässigkeit und den Betrag der Steuervergütung zum Vortheil des Deklaranten von Einfluß gewesen sein würde oder gewesen ist, so wie jede Verletzung der im §. 11 für den Fall, daß die Steuervergütung bereits geleistet ist, ertheilten Bestimmung wird mit der im §. 17 des Mahl- und Schlachtsteuergesetzes vorgeschriebenen Defraudationsstrafe, eine sonstige Unrichtigkeit der Deklaration oder Nichtbeachtung des §. 11 mit einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr. geahndet.

§. 13. Wird in Beziehung auf den für ein Seeschiff bestimmten oder eingenommenen Proviant von dem Schiffsrheder, von dessen Bevollmächtigten, von dem Schiffsführer oder von einer zur Schiffsbemannung gehörigen Person eine Mahl- oder Schlachtsteuer-Defraudation durch Verletzung der vorstehenden oder der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen begangen, so kann die durch gegenwärtige Vorschriften nachgegebene Steuer-Erstattung für jenes Schiff auf immer oder während eines bestimmten Zeitraums versagt werden.

§. 14. Die Zurücknahme und die Aenderung aller vorstehenden Bestimmungen bleibt vorbehalten. Berlin, den 1. April 1844.

Der Finanzminister. v. Bodelschwingh.

(Stettiner Amtsblatt 1844 Nr. 22 S. 161.)

VI. 1. Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- u. Ausgangs durch die Odermündungen in Bezug auf Zollverfassung vom 31. Jan. 1846.

Ueber die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen und über den Waarentransport nach und von Stettin in Beziehung auf Zollverfassung werden, unter Hinweisung auf die allgemeinen Bestimmungen des Zollgesetzes u. der Zollordnung v. 23. Jan. 1838, auf Grund des §. 1 dieser Ordnung mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse folgende besondere Vorschriften ertheilt.

Einleitende Vorschriften.

1. Grenzbezirk.

§. 1. Die Binnenlinie des Grenzbezirks gegen die Ostsee in der Nähe der Odermündungen fängt östlich bei Brendemühl im Camminer Kreise an, läuft von da über Mokratz und Milchow, das Wasserbecken der Divenow durchschneidend, auf Lückow, folgt dann dem östlichen und südlichen Ufer der Insel Wollin bis Lebbin, und die Swine durchschneidend, dem südlichen Ufer der Insel Usedom bis zur Zecheriner Fähre und läuft endlich, das Wasserbecken der Peene durchschneidend, auf die Pinnower Fähre, und, dem östlichen Ufer von Neuvorpommern bis zur Einmündung des Ziesebachs (Ziesegrabens) in die Peene folgend, diesen Bach aufwärts bis zur Höhe des Dorfes Rappenhagen im Greifswalder Kreise.

2. Zollstraßen.

§. 2. Durch den im §. 1 bezeichneten Theil des Grenzbezirks führen 3 Zollstraßen: die Swine, die Peene und die Divenow.

Die Divenow ist jedoch nur für die Bootsfahrt vom Inlande über die See nach dem Inlande geöffnet, dagegen die Fahrt durch dieselbe jedem aus einem ausländischen Hafen kommenden oder nach einem solchen bestimmten Fahrzeuge unbedingt verboten.

3. Dienststellen.

§. 3. An den im §. 2 genannten Zollstraßen befinden sich folgende Zoll-Abfertigungsstellen:

1) an der Swine das Haupt-Zoll-Amt zu Swinemünde ohne Ansageposten;
2) an der Peene das Haupt-Zoll-Amt zu Wolgast, m. den beiden Ansageposten a. auf der Insel Ruden und b. zu Peenemünder Schanze.

Die Häfen zu Swinemünde und Wolgast werden in dem gegenwärt. Regulativ als Vorhäfen von Stettin angesehen, und es können die Waaren, welche für diese Stadt bestimmt sind, erst bei dem dort. Haupt-Steueramte nach den unten ertheilten Vorschriften definitiv abgefertigt werden.

3) An der Divenow befindet sich eine Expeditionsstelle bei dem Dorfe West-Divenow lediglich zur Ertheilung der, für den Verkehr vom Inlande über See nach dem Inlande nöthigen Ein- oder Ausgangs-Bescheinigungen (§§. 64—66.)

I. Waaren-Eingang.

A. Abfertigung in den Häfen Wolgast und Swinemünde.

1. Verfahren beim Eingange auf der Peene.

a. Gewöhnliches Verfahren.

§. 4. Die in die Peene einlaufenden, nördlich und östlich aus der See kommenden Schiffe werden, wenn sie bei der Insel Ruden einen Lootsen einnehmen, gleichzeitig von einem Zollbeamten bestiegen, welcher die unverschließbaren Räume des Schiffes revidirt, die daselbst befindl. Waaren verzeichnet, die Zugänge zum Schiffsraum unter Verschluß setzt und dem Schiffer darüber eine Bescheinigung behändigt. Demnächst muß das Schiff unverweilt zum Ansageposten in Peenemünder Schanze geführt werden.

Sowohl alle von der Insel Ruden als alle in westlicher Richtung aus der See kommenden Schiffe haben bei dem Ansageposten in Peenemünder Schanze die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welchen der Schiffer sämmtliche, die Ladung betreffende Papiere übergiebt. Diese Papiere werden in seiner Gegenwart eingesiegelt, an das Haupt-Zollamt zu Wolgast adressirt, und dem Schiffer, oder im Fall der Begleitung, dem begleitenden Beamten, zur Ablieferung an das Haupt-Zollamt zugestellt.

Der Schiffer ist verpflichtet, den Beamten des zuerstpassirten Ansagepostens in doppelter Ausfertigung eine von ihm eigenhändig unterzeichnete Deklaration der sämmtlichen Zugänge zum Schiffsraum zu übergeben, welche die Anzeige enthält: a. ob die Verschottungen und das Verdeck dergestalt sichernd eingerichtet sind, daß eine Kommunikation mit dem Waarenraume außer den deklarirten Zugängen weder durch geheime Vorrichtung noch sonst ohne Anwendung äußerer Gewalt möglich ist; b. ob in der Kajüte, im Schiffsraume, oder sonst irgendwo im Schiffe sich geheime, bei oberflächlicher Besichtigung nicht sogleich wahrzunehmende Behältnisse befinden.

Zugleich muß der Schiffer den vorgenannten Beamten diese Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zeigen.

Von dem Ansageposten in Peenemünder Schanze aus werden die Schiffe nach Befinden bis Wolgast begleitet.

Diese Begleitung findet auf Kosten des Schiffers Statt: a. wenn die vorstehend erwähnte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden oder deren Aufstellung ganz verweigert wird; b. wenn das Schiff Verdeck- oder Kajütfracht hat; c. wenn der Schiffsraum nicht unter sichernden Verschluß gelegt werden kann.

Von der Insel Ruden bis zur Peenemünder Schanze und von hier bis Wolgast muß die Fahrt ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird fortgesetzt werden.

b. Erleichtertes Verfahren für kleinere Fahrzeuge.

§. 5. 1) Die aus Neuvorpommern oder Rügen kommenden offenen oder andern kleinern Fahrzeuge, deren Ladung hinreichend zu übersehen ist, oder welche blos mit Ballast fahren, erhalten in der Regel ihre Abfertigung bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze durch Vergleichung der Ladung mit den darüber sprechenden Papieren, welche, sofern sich hierbei kein

Bedenken ergiebt, amtlich visirt und abgestempelt, demnächst in Gegenwart des Schiffers eingesiegelt und demselben, an das Haupt-Zollamt zu Wolgast adressirt, zur Ablieferung an letzteres übergeben werden.

2) Entstehen bei der Revision Zweifel gegen die Identität der bezettelten Gegenstände, welche nicht sofort genügend beseitigt werden können, oder ergiebt sich der Verdacht einer versuchten Kontrebande oder Zoll-Defraudation, oder ist die Ladung der Fahrzeuge so beschaffen, daß durch die Ansagebeamten eine gehörige Revision nicht vorgenommen werden kann; so findet Begleitung nach Wolgast auf Kosten des Schiffers Statt, und die Papiere werden dem begleitenden Beamten zur Aushändigung an das Haupt-Zollamt übergeben.

3) Gleich nach der Ankunft in Wolgast hat der Schiffer sich bei dem dortigen Haupt-Zollamte zu melden, welches die vom Schiffer (zu 1), beziehungsweise vom begleitenden Beamten (zu 2) zu übergebenden Papiere prüft, visirt und abstempelt, nach Befinden Fahrzeug und Ladung einer Nachrevision unterwirft, und in den zu 2 bezeichneten Fällen nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen das Erforderliche veranlaßt.

2. Verfahren bei Ankunft des Schiffes im Hafen oder auf der Rhede.

§. 6. Jedes in den Hafen bei Wolgast oder Swinemünde einlaufende Fahrzeug, ohne Unterschied, ob es aus einem andern inländischen oder ausländischen Hafen kommt, muß ohne weitern Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, nach dem für dasselbe vom Lootsen angewiesenen Ankerplatze gebracht werden. Demnächst verfügt sich der Schiffer, nachdem er den schifffahrtspolizeilichen Vorschriften genügt hat, sogleich auf das Haupt-Zollamt, um den Deklarationspunkt zu berichtigen.

Dasselbe gilt in dem Falle, wenn das Schiff ausnahmsweise, weil es zum Einlaufen in den Hafen der Leichterung bedurfte oder Wind und Wetter die Fortsetzung der Fahrt bis zum Hafen in einem Zuge verhinderten, auf der Rhede oder auf der Peene unterhalb Wolgast oder auf der Swine unterhalb Swinemünde vor Anker gegangen ist.

Wird späterhin eine Veränderung des Ankerplatzes im Hafen von der Schifffahrts-Polizeibehörde gestattet, oder angeordnet, so darf diese Veränderung erst zur Ausführung kommen, nachdem der Schiffer dem Haupt-Zollamte Anzeige davon gemacht hat.

2. Bestimmungen wegen Deklaration

a. der geladenen Güter.

§. 7. Ueber die geladenen Güter hat der Schiffer dem Haupt-Zollamte die Haupt-Eingangs-Deklaration, d. h. ein vollständiges Ladungs-Verzeichniß, in doppelter Ausfertigung, und außerdem sämmtliche, die Ladung betreffende Papiere zu übergeben.

Die Deklaration muß, mit Benutzung des dazu bestimmten gedruckten Formulars, nach dem anliegenden Muster A., in deutscher Sprache abgefaßt, reinlich, deutlich und ohne irgend eine Abänderung geschrieben sein.

Läßt sich ausnahmsweise das Durchstreichen einzelner Worte nicht vermeiden, so müssen die statt dieser letzteren zu setzenden Worte deutlich am Rande, oder an einer sonst geeigneten Stelle unter Beifügung der Unterschrift vermerkt werden.

Die Deklaration muß enthalten: a. den Namen des Schiffers, den Namen oder die Nummer, ferner die Nationalität und in Preuß. Normallasten, zu 4000 Preuß. Pfunden, die Tragfähigkeit des Schiffsgefäßes, ingleichen den Hafen, wo dasselbe befrachtet worden oder seine letzte Abfertigung erhalten hat. — Wenn das Schiffsgefäß in einem Preuß. Hafen noch nicht vermessen worden, ist dies anstatt der Zahl der Schiffslasten anzugeben; b. den Namen und Wohnort der Waaren-Empfänger (nach den Konnoissementen); c. die Zahl der Kolli und deren Zeichen und Nummern im Einzelnen; d. die Menge und Gattung der Waaren für jedes Kollo,

nach den Benennungen und Maßstäben des Zolltarifs. Sind mehrere Kolli gleichartiger Gegenstände vorhanden, von denen jedes einzelne eine gleiche Menge enthält, so genügt deren summarische Austragung nach Kollizahl und Größe, mit Angabe des Inhalts sämmtlicher Kolli; e. die besondere Bezeichnung jedes in der Deklaration aufgeführten Gegenstandes, der sich außer dem Schiffsraume befindet; f. die Versicherung des Schiffers, daß die Deklaration richtig sei; g. seine eigenhändige Unterschrift mit Vor- und Zunamen und Wohnort.

Ferner ist bei Anfertigung der Haupt-Eingangs-Deklaration Folgendes zu beachten:

1) Die Deklaration muß sich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeschlossen, erstrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenständen zusammen geladen sind, auch letztere enthalten. Nur dasjenige ist hiervon ausgenommen, was auf die Schiffsprovisions-Liste (§§. 13 und 14) gehört. Namentlich müssen in die Deklaration auch die aus dem Inlande herstammenden, mit Begleit- oder Deklarationsscheinen versehenen Waaren, dieselben mögen in in- oder ausländischen Häfen eingenommen worden sein, aufgeführt, und bei denselben die dazu gehörigen Begleit- oder Deklarationsscheine nach dem Orte der Ausstattung, dem Datum und der Nummer, angegeben werden.

2) Ist nicht die ganze Ladung für den Hafenplatz bestimmt, so wird derjenige Theil, welcher mit dem Schiffe weitergehen soll, unter eine besondere Abtheilung gebracht. Eine ähnliche Trennung unter zwei Abtheilungen ist, soweit es thunlich, auch hinsichtlich der zur Entlöschung in dem Vorhafen, und der zur definitiven Abfertigung in Stettin bestimmten Gegenstände vorzunehmen.

3) Die von Konnoissementen begleiteten Güter werden nach Inhalt jedes Konnoissements hintereinander aufgetragen.

4) Das Eigengut des Schiffers — mit Ausnahme dessen, worauf die Schiffs-Prov.-Liste (§§. 13, 14) sich bezieht — wird, gleich den Kaufmannsgütern, jedoch mit Weglassung der Angabe eines Empfängers, hinter den von Konnoissementen begleiteten Waaren aufgeführt.

5) Dasselbe (Nr. 4) gilt von dem Eigengute der übrigen zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen.

6) Das Gepäck der Passagiere wird als solches in der Haupt-Eing.-Dekl. unter einer besondern Abthlg. verzeichnet. Soweit dasselbe in gewöhnl. Reisegepäck besteht, genügt die Aufführung der einzelnen Koffer oder Kolli. Besteht es aber in Waaren, so sind diese, gleich dem Kaufmannsgut, nach Menge und Art anzugeben.

§. 8. Der Schiffer kann die Deklaration fertig mitbringen, oder dieselbe nach seiner Ankunft selbst fertigen, oder von einem Schiffs-Kommissionair (Schiffsmäkler, Zollabrechner) im Hafenplatze fertigen lassen. Im letzteren Falle übergiebt er sämmtliche, die Ladung betreffende Papiere dem Hauptzollamte, welches dieselben stempelt, numerirt, die letzte Nummer als solche bezeichnet, und die Papiere demnächst zur Anfertigung der Deklaration zurückgiebt. Wird die Deklaration erst am Lande gefertigt, so muß solche in längstens 24 Stunden, nachdem das Schiff vor Anker gegangen ist, abgegeben werden, widrigenfalls diejenigen strengern Kontrole-Maßregeln zur Anwendung kommen, welche das Hauptzollamt für nothwendig erachten wird.

§. 9. Es ist Sache des Schiffers, sich bei Einnahme der Ladung die zur Abgabe einer, dem §. 7 entsprechenden vollständigen Haupt-Eing.-Dekl. erforderlichen Nachrichten zu verschaffen. Hat er dies unterlassen, und kann daher eine gehörige Deklaration nicht angefertigt werden, so muß er die Dekl. so vollständig anfertigen, als es die vorhandenen Nachrichten über die Ladung gestatten, und diese Dekl. dem Hauptzollamte übergeben. Alsdann treten die für die weitere Abfertigung verstatteten Erleichterungen nicht ein, vielmehr muß a. entweder das Schiff, auch wenn die Ladung

weiter gehen soll, in dem Vorhafen vollständig entlöscht werden und spezielle Revision der Ladung Statt finden, b. oder es muß das Schiff, nebst den etwaigen Leichtern desselben, von der vom Hauptzollamte zu bestimmenden Anzahl von Beamten auf Kosten des Schiffers nach Stettin begleitet werden (§. 22 a), woselbst es dann nach den für solche Fälle gegebenen Vorschriften weiter behandelt wird. Ob das Verfahren zu a. oder dasjenige zu b. eintreten solle, hat lediglich das Hauptzollamt zu bestimmen. Die Abfertigung der Schiffe, hinsichtlich welcher eine unvollständige Haupt-Eing.-Dekl. abgegeben ist, erfolgt nicht in der Reihenfolge mit denjenigen Schiffen, deren Inhalt gehörig deklarirt worden (§. 19), sondern nur in der Weise, daß dadurch die letztern nicht aufgehalten werden.

§. 10. Die Haupt-Eing.-Dekl. ist gegen den Schiffer dergestalt verbindlich, daß jede, bei der vorläufigen Revision oder bei der mit der Entlöschung verbundenen definitiven Revision oder sonst entdeckte Unrichtigkeit derselben die im Zollstrafgesetze v. 23. Jan. 1838, §§. 2 u. 6, festgesetzten Strafen nach sich zieht, ohne Unterschied, ob der Schiffer die Deklaration selbst angefertigt, oder durch einen Andern hat anfertigen lassen. Wenn der Schiffer Ursache zu der Vermuthung hat, daß etwa bei einzelnen Posten die Menge oder die Gattung der Waaren von der Angabe in den Konnoissementen oder sonstigen Papieren abweichen möchte, so muß er solches, wenn darauf bei der Revision Rücksicht genommen werden soll, in der Haupt-Eing.-Dekl. bestimmt angeben. Eine spätere, nach Beginn der vorläufigen Revision deshalb gemachte Anzeige wird nicht beachtet, und gereicht nicht zur Entschuldigung der unrichtigen Deklaration.

§. 11. Nachdem die Dekl. dem Hauptzollamte in Gemäßheit des §. 7 in zwei Ausfertigungen übergeben ist, werden beide mit den Papieren über die Ladung verglichen, und sodann, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, die Papiere, nachdem solche zuvor abgestempelt sind, dem Schiffer zurückgegeben. Ergeben sich aber Verschiedenheiten zwischen der Deklaration und den Schiffspapieren, so wird der Schiffer oder dessen Stellvertreter darüber zur Stelle vernommen. Außerdem werden die nöthigen Vorkehrungen getroffen, damit die wirkliche Beschaffenheit und Menge der Ladung bei der Entlöschung und Revision ermittelt werde. Das Amt behält daher nach Umständen auch die Ladungspapiere, um solche entweder selbst bei der Revision zu benutzen, oder zu gleichem Zwecke nach Stettin gelangen zu lassen.

b. Der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältnisse.

§. 12. Zugleich mit der Haupt-Eing.-Dekl. hat der Schiffer, insofern solches nicht schon in Gemäßheit des §. 4 bei dem Ansageposten geschehen ist, dem Hauptzollamte die im §. 4 bezeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der etwa vorhandenen geheimen Behältnisse in doppelter Ausfertigung zu übergeben. Diese Zugänge und Behältnisse sind demnächst den Revisionsbeamten bei ihrer Ankunft an Bord (§. 19) an Ort und Stelle zu zeigen.

Ein Schiffer, welcher die zuletzt gedachte Deklaration (§. 4) verweigert, wird als verdächtig behandelt, und daher, neben der Anlegung des Verschlusses an die von den Beamten aufgefundenen Zugänge, — eine ununterbrochene Besetzung, nach Umständen die Begleitung des von ihm geführten Schiffs, bis dasselbe bodenleer entlöscht worden, — auf Kosten des Schiffers angeordnet. Die Besetzung oder Begleitung kann nach dem Ermessen der Steuerbehörde bis zum Wiederausgange des Schiffs in See Statt finden.

Wird die vorgedachte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden, so trifft den Schiffer jedenfalls eine Ordnungsstrafe von 10 Thlr. Außerdem hängt es, insofern die Ladung nach Stettin bestimmt ist, von der Bestimmung des Hauptzollamts ab, ob sofort Entlöschung und spezielle Revision des Schiffes eintreten soll, oder ob die Begleitung desselben nach Stettin auf Kosten des Schiffers nachzugeben sei.

Werden in einem nicht angegebenen geheimen Behältnisse undeklarirte, verbotene oder zollpflichtige Gegenstände gefunden, so kommt hinsichtlich derselben die im Zollstrafgesetz vom 23. Jan. 1838 §. 11 Nr. 1 angedrohte geschärfte Strafe der Kontrebande oder Defraudation zur Anwendung.

c. Der Mund- und Schiffsvorräthe, des Reisegeräthes und der Inventarienstücke.

aa. Deklaration, wenn das Schiff aus einem ausländischen Hafen kommt, Vorschriften in Betreff des Proviants eines solchen Schiffs.

§. 13. 1) Jeder Schiffer, welcher aus einem ausländ. Hafen kommt, hat, gleichzeitig mit der Haupt-Eing.-Dekl. (§. 7) dem Hauptzollamte die Schiffs-Provisionsliste, d. h. eine Anmeldung der an Bord befindlichen, für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und des Schiffs bestimmten Mund- und andern Vorräthe, des Reisegepäcks und der Reisegeräthe der Schiffsbemannung, sowie der Schiffs-Inventarienstücke nach dem anliegenden Muster B. in zwei Exemplaren zu übergeben.

2) Hinsichtlich der Anfertigung, Vollziehung und Verbindlichkeit dieser Liste gilt im Allgemeinen, was in den §§. 7 u. 10 wegen der Haupt-Eing.-Dekl. vorgeschrieben ist, jedoch brauchen folgende Gegenstände überhaupt nicht angemeldet zu werden: a. Vorräthe zum Gebrauche für das Schiff, — als Theer, Pech 2c., welche sich in gewöhnlicher Menge auf dem Schiffe befinden, und deren Aufbewahrung an dem gewöhnlichen Orte und in der gewöhnlichen Weise erfolgt (Muster B. zu I. B.). b. Kleidungsstücke, Bett- und Tischzeug', Koch- und Tafelgeschirr und alle ähnlichen Gegenstände, welche zum Gebranche des Kapitains und der Schiffsmannschaft auf dem Schiffe bestimmt und schon gebraucht sind (Muster B. zu II). c. Gewöhnliche Inventarienstücke ausländischer Schiffe, als Segel, Taue, Kompasse 2c., wenn sie sich im Gebrauch befinden und nicht vom Schiffe entfernt werden sollen (Muster B. zu III D).

Die Anker und Ankerketten der ausländ. Schiffe sind jedesmal anzumelden. Inventarienstücke inländ. Schiffe, welche in einem von einem Hauptamte bescheinigten Inventarium verzeichnet sind, werden blos durch Bezugnahme auf letzteres (Muster B. zu III. A. 1), andere Inventarienstücke inländ. Schiffe dagegen einzeln (Muster B. zu III. A. 2) angemeldet. Bei vorgefundenen, nicht erheblichen Verschiedenheiten zwischen der angegebenen und der vorhandenen Menge oder Beschaffenheit der Vorräthe 2c. tritt billige Rücksicht ein.

3) Nach geschehener Revision empfängt der Schiffer eine Ausfertigung der Provisionsliste, amtlich vollzogen, zurück, um dieselbe bis zum Wiederausgange in See zu seiner Legitimation aufzubewahren.

4) Von dem am Bord des (aus dem Auslande kommenden) Schiffes vorhandenen Mundvorräthen werden die gewöhnlichen Verzehrungs-Gegenstände, als: Brod, Fleisch, Mehl, Grütze, Graupen, Hülsenfrüchte und ähnliche Lebensmittel, so weit nicht deren Menge augenscheinlich über den Bedarf der Schiffsmannschaft, nach Maßgabe ihrer Anzahl und der Dauer ihres Aufenthalts im Lande, hinausgeht, abgabenfrei und außer weiterer Kontrole gelassen. Auch von den sonstigen Verzehrungs-Gegenständen, als Rum, Bier, Wein, Tabak, Kaffee, Zucker, Thee u. dergl., werden, mit Berücksichtigung des Unterschiedes, ob die Gegenstände nur als Bedarf des Kapitains und Steuermanns oder als Proviant für die gesammte Schiffsmannschaft zu betrachten sind, und mit fernerer Rücksicht auf die Nationalität und Anzahl der Schiffsmannschaft, so wie auf die muthmaßliche Dauer des Aufenthalts des Schiffes im Lande, angemessene Mengen zum Verbrauche auf dem Schiffe abgabenfrei verabfolgt. Die nach Vorstehendem außer Kontrole gelassenen und abgabenfrei verabfolgten Gegenstände werden auf der Provisionsliste in der dafür bestimmten Spalte amtlich vermerkt.

5) Die vorstehend unter 4 ertheilten Bestimmungen finden keine An-

wendung auf die Schiffe derjenigen Staaten, welche rücksichtlich der Zollfreiheit des Schiffsproviants 2c. die Gegenseitigkeit nicht beobachten. Dasselbe gilt von denjenigen Schiffen, welche in Swinemünde, Wolgast, Stettin oder sonst wo im Revier der Odermündungen einheimisch sind und zum Zweck des Winterlagers aus dem Auslande einlaufen.

Das von den vorerwähnten fremden und einheimischen Schiffen mitgebrachte Salz wird beim Eingange unter Verschluß gesetzt und muß unverändert wieder ausgeführt, darf also in keinem Falle während des Aufenthalts benutzt werden. Findet der Ausgang des Schiffes nicht binnen Jahresfrist seit der Abgabe der Schiffsprovisionsliste Statt, so wird das Salz nach der Wahl des Schiffers entweder unter amtlicher Aufsicht vernichtet, oder der Faktoreipreis für dasselbe vom Schiffer bezahlt.

6) Die Mundvorräthe, welche den in Gemäßheit der Bestimmung zu 4 festgesetzten Bedarf übersteigen, werden, wenn der Schiffer darauf anträgt, oder das Hauptzollamt es angemessen findet, am Bord unter amtlichen Verschluß gesetzt, oder bis zum Wieder-Ausgange des Schiffs zur Niederlage gebracht, können indessen nach dem Ermessen des Hauptamts auch ohne Verschlußanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen werden. Verlängert sich der Aufenthalt so, daß die freigelassene Menge nicht ausreicht, so kann das Hauptamt auf den Antrag des Schiffers die zollfreie Verabfolgung eines Zuschusses aus den unter Verschluß genommenen oder zur Niederlage gebrachten Vorräthen nachgeben, auch den abgabenfreien Verbrauch einer bestimmten Menge von den dem Schiffer ohne Verschlußanlegung belassenen Mundvorräthen gestatten. Die Schiffsprovisionsliste wird in diesen Fällen mit dem geeigneten Vermerke versehen.

7) Ohne Erlaubniß des Hauptzollamts dürfen, bei Vermeidung der Strafe der Defraudation und beziehungsweise der Kontrebande, keine Lebensmittel vom Schiffe anderswohin, als zu den öffentlichen Kochhäusern an das Land gebracht werden.

8) Mundvorräthe, welche binnen Jahresfrist seit Abgabe der Schiffsprovisionsliste auf demselben Schiffe, mit welchem sie eingegangen sind, wieder ausgehen, unterliegen weder dem Eingangs- noch dem Durchgangszolle. Dabei macht es hinsichtlich desjenigen Proviants, welcher ohne Verschlußanlegung in der Gewahrsam des Schiffers belassen ist, keinen Unterschied, ob dieselben Gegenstände oder andere von gleicher Beschaffenheit und Menge ausgeführt werden. Erfolgt der Wiederausgang des Schiffes überhaupt nicht, oder nicht binnen der vorbezeichneten Frist, so werden die auf demselben eingeführten Mundvorräthe nach Abrechnung der beim Eingange in Gemäßheit der Vorschriften zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen zur Eingangsverzollung gezogen. Ein gleiches gilt von denjenigen Quantitäten, welche beim Wiederausgange des Schiffs binnen der vorgedachten Jahresfrist an den eingeführten Mundvorräthen nach Abrechnung der in Gemäßheit der Bestimmungen zu 4 und 6 zollfrei gelassenen Mengen fehlen. Der entrichtete Zoll wird in der dafür bestimmten Spalte der Provisionsliste amtlich vermerkt.

bb. Vorschriften in Betreff des Proviants der Schiffe, welche aus einem inländischen Hafen kommen.

§. 14. Der Proviant solcher Fahrzeuge, welche aus einem inländischen Hafen kommen, tritt, soweit dessen Abstammung aus dem Inlande durch Deklarationsscheine, und hinsichtlich der mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gegenstände, deren Abstammung aus einer mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Stadt durch Versendungsschein gehörig nachgewiesen wird, nach vollzogener Revision in den freien Verkehr. Kann dieser Nachweis nicht geführt werden, so kommen die Vorschriften des §. 13 in Anwendung. In Ansehung derjenigen, der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegenden Mundvorräthe, von denen die genannte Steuer in einem inländ. Hafenplatze erstattet ist, bewendet es bei den Bestimmungen des Regulativs vom 1. April 1844.

cc. Vorschriften in Betreff der Zollfreiheit oder Zollpflichtigkeit der Schiffs-Inventarienstücke.

§. 15. Die zum Reisegeräth und Schiffs-Inventarium ausländischer Schiffe unzweifelhaft gehörenden Gegenstände werden unter dem Bedinge der Wiederausfuhr außer Zollanspruch gelassen. Gegenstände, welche nach dem amtlich beglaubigten Schiffs-Inventarium, Inventarienstücke inländischer Schiffe und bereits beim Auslaufen aus einem inländ. Hafen am Bord derselben gewesen sind, gehen zollfrei wieder ein. Außerdem werden auch solche für inländ. Schiffe zum Ersatz abgängig gewordener, im Auslande angeschaffter Gegenstände zollfrei eingelassen, hinsichtlich derer der Ersatz in Stücken gleicher Art Statt gefunden hat. Alle nicht auf die ebengedachte Weise legitimirte Schiffs-Inventarienstücke sind der tarifmäßigen Verzollung unterworfen, und in Gemäßheit des §. 13 zu 2 in der Schiffsprovisionsliste anzumelden. Dies gilt namentlich auch dann, wenn im Auslande zum Ersatz abgängig gewordener Inventarienstücke Gegenstände anderer Art, z. B. statt Tauwerk, Anker- oder andere Ketten für inländ. Schiffe angeschafft worden sind.

4. Verfahren bis zum Eintritt der Revision

a. bei Schiffen, welche in den Hafen eingelaufen sind.

§. 16. Bevor die Revision des Schiffs von Seiten der Zollbehörde erfolgt ist, darf dasselbe weder am Ufer anlegen, noch irgend einen Verkehr mit dem Lande oder mit andern Schiffen treiben. Auch darf das Besteigen des Schiffs durch Personen, welche nicht zur Schiffsbemannung gehören, von dem Schiffer oder dessen Vertreter, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 1 bis 10 Thlr., nicht gestattet werden. Hiervon findet eine Ausnahme nur in Ansehung derjenigen Personen Statt, welche als Lootsen oder sonst in schifffahrtspolizeilichen oder im Interesse der Zollverwaltung sich auf das Schiff begeben müssen. Für diejenigen, aus Neuvorpommern oder Rügen kommenden Fahrzeuge, welche nach §. 5 ihre Abfertigung bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze erhalten haben, besteht gleichwohl das vorstehend angeordnete Verbot so lange fort, bis die vorgeschriebene letzte Abfertigung bei dem Hauptzollamte zu Wolgast erfolgt ist.

§. 17. Sobald der Lootse, welcher das Schiff in den Hafen geführt hat, dasselbe verläßt, ist die Zollbehörde befugt, das Schiff durch ihre Beamten besetzen zu lassen. Diese Besetzung geschieht auf Kosten des Schiffers, wenn das Schiff a. aus irgend einem Grunde unterhalb der Revisionsstelle vor Anker gehen muß; oder so spät am Tage eintrifft, daß die Haupt-Eing.-Dekl. (§. 7) nicht mehr übergeben werden, oder doch die vorläufige Revision und der Verschluß nicht mehr erfolgen kann; c. wenn das Schiff Verdeck- oder Kajütfracht hat; d. wenn der Schiffsraum nicht unter sichernden Verschluß gelegt werden kann; e. wenn gegen Schiffer oder seine Mannschaft ein dringender Verdacht des Unterschleifs entsteht.

Die Verpflichtung des Schiffers zur Tragung der Kosten der Schiffsbesatzung hört in den Fällen zu a. u. b. auf, sobald die Haupt-Eing.-Dekl. übergeben, auch die vorläufige Revision und der Verschluß des Schiffsraumes bewirkt ist, in dem Falle zu c., so bald die als Verdeck- oder Kajütfracht geführten Waaren speziell revidirt oder die einzelnen Kolli nach allgemeiner Revision mit amtlichem Verschlusse belegt sind, in dem Falle zu d., sobald entweder die einem völlig sichernden Verschlusse entgegenstehenden Umstände beseitigt — oder, was auch in dem Falle zu e. gilt — die spezielle Revision der ganzen Ladung vollendet worden.

b. Bei Schiffen, welche auf der Rhede löschen oder leichtern.

§. 18. Soll auf der Rhede gelöscht oder geleichtert werden, so kommen folgende Bestimmungen zur Anwendung:

1. Der Führer desjenigen Fahrzeugs, in welches die Ueberladung erfolgen soll, hat, bevor dieselbe begonnen werden darf, bei dem Hauptzollamte auf Ertheilung eines Leichter-Ladescheins anzutragen, in welchem das Hauptschiff, aus welchem Ladung eingenommen werden darf, genau bezeichnet wird.

2. Zur Ueberladung dürfen in der Regel nur solche Fahrzeuge zugelassen werden, welche völlig sichernd verschlossen werden können. Die Benutzung von Fahrzeugen, welche diese Eigenschaft nicht haben, darf das Hauptzollamt nur ausnahmsweise und nur dann nachgeben, wenn mit der Ueberladung die spezielle Revision aller abgeleichterten Waaren verbunden wird, oder wenn die übergeladenen, vollständig deklarirten Kolli einzeln unter amtlichen Verschluß gelegt werden.

3. Der Leichterschiffer meldet sich mit Uebergabe des Leichter-Ladescheins zu (1) bei dem auf das Hauptschiff beorderten Beamten, und unter dessen Aufsicht geschieht die Ueberladung, so daß ohne seine Genehmigung nichts aus dem Hauptschiffe in das Leichterfahrzeug geschafft werden darf.

4. Der gedachte Beamte verzeichnet auf dem Leichter-Ladeschein, was unter seinen Augen übergeladen worden, mit Vermerkung der dabei etwa vorgenommenen Beschädigungen an der Verpackung einzelner Kolli.

5. Bei einer zur Nachtzeit oder sonst Statt findenden Unterbrechung der Ueberladung wird das Hauptschiff und das Leichter-Fahrzeug unter Verschluß gesetzt, oder, Falls ein völlig sichernder Verschluß nicht ausführbar ist, auf Kosten des Schiffers bewacht.

6. Nachdem die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dasselbe verschlossen, der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt und von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses, der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben und ihm versiegelt zugestellt.

7. Beim Eintreffen in den Hafen übergiebt der Leichterschiffer dem Hauptzollamte sogleich die empfangenen Papiere und die weitere Behandlung erfolgt nach den unten folgenden Vorschriften, je nachdem die Waaren in Swinemünde oder Wolgast zur Entlöschung und speziellen Revision gelangen, oder je nachdem das ganze Leichterfahrzeug mit der Ladung nach Stettin gehen und der dortigen definitiven Abfertigung überwiesen werden soll.

8. Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffs in Leichter verladen worden, wird die Schlußrevision desselben vorgenommen (§. 40).

9. Wird nur ein Theil der Ladung eines Schiffes in Leichter verladen, so wird dieser Theil nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt, das Hauptschiff aber demnächst mit dem Reste der Ladung von dem Beamten nach dem Hafen begleitet.

10. Hat ein Hauptschiff nur zu dem Zwecke geleichtert, um in den Hafen einzulaufen und geht dann, nach wieder eingenommener Ladung weiter nach Stettin, so sind die besondern zu erwartenden Anweisungen des Hauptzollamts zu befolgen.

5. Vorläufige Revision des Schiffs.

§. 19. Nach Berichtigung des Deklarations-Punktes wird in der Reihefolge, in welcher die Deklaration übergeben worden ist, zur vorläufigen Revision des Schiffs geschritten. Vermöge derselben sollen die Beamten sich die Ueberzeugung verschaffen, daß a) die Waaren-Räume des Schiffes sich in dem geeigneten Zustande befinden, um unter völlig sichernden amtlichen Verschluß gesetzt werden zu können; b) daß außerhalb dieser Räume keine andern Waaren, als in der Haupt-Eingangs-Deklaration angegeben sind (§. 7 e.), sich befinden; c) daß die vom Schiffer abgegebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältnisse (§§. 4 und 12) richtig und vollständig sei.

Mit dieser vorläufigen Prüfung wird die definitive Revision des Proviants, der Schiffsvorräthe, der Reisegeräthe, Utensilien und Inventarienstücke, so weit solche außer Zoll-Anspruch bleiben (§. 15), desgleichen die spezielle Revision der Effekten der Schiffsmannschaft und des Reisegepäcks der Passagiere verbunden. Wird jedoch für das letztere Gepäck in besondern, den allgemeinen Bestimmungen nach zulässigen Fällen, Abfertigung

mittelst Begleitscheins auf allgemeine Revision beantragt, so unterbleibt dessen spezielle Revision.

Diejenigen Schiffsgeräthe und Schiffs-Inventarienstücke, welche dem Zolle unterliegen, werden, soweit dies ohne unverhältnißmäßigen Zeitaufwand ausführbar ist, ebenfalls sogleich speziell revidirt, sonst aber nur einer Besichtigung unterworfen, und demnächst später zugleich mit der Ladung definitiv abgefertigt.

Zum Behufe der vorbezeichneten amtlichen Verrichtungen ist der Schiffer oder, in seiner Abwesenheit, der auf dem Schiffe Befehligende verpflichtet, den Zweck der Revision möglichst zu befördern und die dazu nöthigen Handleistungen, nach Anweisung der Beamten, auf eigene Gefahr und Kosten zu verrichten oder verrichten zu lassen.

§. 20. Demnächst werden die dazu geeignet befundenen Waaren-Räume, desgleichen die über den Bedarf vorhandenen Mundvorräthe unter amtlichen Verschluß gesetzt, sofern nicht vorgezogen wird, letztern zur Niederlage zu bringen (§. 13 No. 8). Wenn die Verdeck- und Kajüt-Fracht nur aus wenigen, zum Verschlusse geeigneten Kolli besteht, und deren spezielle Revision nicht sofort zulässig ist, werden auch diese mit dem amtlichen Verschlusse versehen.

6. Entlöschung in Wolgast oder Swinemünde und schließliche Abfertigung daselbst.

§. 21 Ist eine Ladung ganz oder theilweise zur Entlöschung und definitiven Abfertigung in Swinemünde oder Wolgast bestimmt, so findet wegen der Entlöschung, wegen der Spezial-Deklaration zur Verzollung, oder zur Versendung auf Begleitschein, oder zur Niederlage, imgleichen wegen der Waaren-Revision dasselbe Verfahren Statt, welches in den §§. 34 bis 45 für Stettin bestimmt ist, jedoch mit den aus der Oertlichkeit sich ergebenden Modifikationen und hinsichtlich des Verfahrens bei der Entlöschung mit folgenden Abweichungen: a die Reihenfolge der Abfertigung wird durch den Zeitpunkt bestimmt, zu welchem die von den Waaren-Empfängern zu übergebenden Auszüge aus der Deklaration vollständig beisammen sind. b) Die Stellen, an welchen die Schiffer entlöschen sollen, werden vom Haupt-Zoll-Amte im Einverständnisse mit der Schiffahrts-Polizei-Behörde angewiesen. c) Gewichts- und Revisions-Bücher kommen in Swinemünde und Wolgast nur dann in Anwendung, wenn ganze Schiffsladungen oder größere Posten daselbst gelöscht werden. In den übrigen Fällen benennt der Ober-Inspektor auf der Haupt-Eingangs-Deklaration die mit der Aufsicht auf die Entlöschung und mit der Revision beauftragten Beamten, wodurch sich letztere legitimiren. d) Ob revidirte Waaren ausnahmsweise vor erfolgter Zoll-Entrichtung von der Revisionsstelle abgelassen werden dürfen, hängt in jedem einzelnen Falle von dem Ermessen des Haupt-Zoll-Amts ab. Wird die Ablassung bewilligt, so muß die Berichtigung der Gefälle, es sei durch baare Einzahlung oder Kredit-Annotation, vor oder doch gleich nach Verabfolgung der Waaren erfolgen. Wird dies verabsäumt, so findet eine solche Bewilligung ferner nicht Statt.

Wenn nur ein Theil der Ladung eines Schiffs für Swinemünde oder Wolgast bestimmt ist, der übrige Theil aber im Hauptschiffe oder in Leichterschiffen nach Stettin gehen soll, so wird dieser Theil nach den folgenden, für die Fahrt auf Stettin geltenden Vorschriften behandelt.

7. Verfahren, wenn ein Schiff zur schließlichen Abfertigung nach Stettin abgelassen wird.

a) Ohne Leichterung.

§. 22. Wenn das Schiff zur Entlöschung und definitiven Abfertigung in Stettin bestimmt ist, wird dasselbe nach bewirkter vorläufiger Revision (§§. 19 und 20) mittelst Begleitscheins No. I. zur speziellen Revision dahin verwiesen und der Begleitschein nebst dazu gehöriger Haupt-

Eingangs-Deklaration und Provisions-Liste dem Schiffer, zur Ablieferung an das Haupt-Steuer-Amt in Stettin, versiegelt übergeben.

Die Ablassung nach Stettin erfolgt entweder unter amtlicher Verschließung der Schiffsräume oder unter Anordnung der Personal-Begleitung.

Schiffe, welche so tief gehen, daß sie auf der Fahrt nach Stettin der Leichterung bedürfen, werden nicht unter Schiffsverschluß abgefertigt, vielmehr müssen dieselben in der Regel, so weit nöthig, schon in Swinemünde oder Wolgast geleichtert werden. Ob, statt der sofortigen Leichterung, die Leichterung unterweges nachgegeben werden und in einzelnen besonderen Fällen die Abfertigung unter amtlicher Begleitung auf Kosten des Schiffers Statt finden könne, hängt von der Bestimmung des Haupt-Zoll-Amtes ab.

Die amtliche Begleitung nach Stettin, und zwar auf Kosten des Schiffers,

1) muß Statt finden, wenn a) weder die Haupt-Eingangs-Deklaration vollständig hat abgegeben werden können, noch die spezielle Revision der unvollständig deklarirten Posten in Swinemünde oder Wolgast bewirkt worden ist (§. 9); b) wenn der Schiffer sich weigert, die §§. 4 u. 12 vorgeschriebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der im Schiffe vorhandenen geheimen Behältnisse abzugeben; c) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat, und diese weder speziell revidirt ist, noch deren einzelne Kolli nach allgemeiner Revision amtlich verschlossen worden sind; d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluß gelegt werden kann.

Die amtliche Begleitung nach Stettin

2) kann nach dem Ermessen des Haupt-Zoll-Amts angeordnet werden, a) wenn Ungewißheit über die Menge oder Gattung einzelner Posten der Ladung vorhanden ist (§. 10); b) wenn Unrichtigkeiten oder Mängel in der Deklaration des Schiffers über die Zugänge zum Schiffsraume und die im Schiffe vorhandenen geheimen Behältnisse entdeckt worden sind (§. 12); c) wenn sonst ein begründeter Verdacht gegen den Schiffer oder seine Mannschaft obwaltet; d) wenn für Erfüllung der aus dem Begleitschein übernommenen Verpflichtungen nicht eine, den Bestimmungen des §. 26 der Zoll-Ordnung ertspechende, hinreichend befundene Sicherheit beschafft werden kann; e) wenn der Schiffer darauf anträgt.

Auch außer den vorstehend unter 1 und 2 bezeichneten Fällen kann das Haupt-Zoll-Amt die Begleitung verfügen, jedoch dürfen alsdann dem Schiffer keine Kosten daraus erwachsen. Die Anzahl der begleitenden Beamten wird in allen Fällen von dem Haupt-Zoll-Amte bestimmt. Auf der Fahrt nach Stettin sind die im §. 68 unter 3 gegebenen Bestimmungen zu beachten.

b. Mit Leichterung.

§. 23. Im Falle der Leichterung wird nach den im §. 18 zu 1 bis 5 gegebenen Vorschriften verfahren. Nachdem in Gemäßheit derselben die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dieses amtlich verschlossen, wonächst der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben, und sodann dem Führer des Hauptschiffes oder dessen Stellvertreter versiegelt übergeben wird, um bei dem Haupt-Zoll-Amte den Begleitschein zu extrahiren. Der Begleitschein wird nebst einer angestempelten beglaubigten Abschrift des Leichter-Ladescheins dem Leichter-Schiffer zur Ablieferung an das Haupt-Steuer-Amt zu Stettin versiegelt übergeben, nachdem in der Haupt-Eingangs-Deklaration die in den Leichter verladenen Posten als solche bezeichnet worden sind.

Ist kein Leichter bestimmt, Ladung von verschiedenen Haupt=Schiffen einzunehmen, so wird für jedes Haupt=Schiff ein besonderer Leichter=Ladeschein ausgestellt. Der mit der Beaufsichtigung desjenigen Hauptschiffes beauftragte Beamte, aus welcher die Leichterladung zuletzt eingenommen wird, bescheinigt den Verschluß des Leichters auf sämmtlichen Leichter=Ladescheinen und für jeden der letzteren wird ein besonderer Begleitschein ausgefertigt.

Die in §. 22 enthaltenen Bestimmungen wegen amtlicher Begleitung kommen hinsichtlich der Leichter=Fahrzeuge, mit Ausnahme der daselbst unter 1 b. bis d. und unter 2. b. gedachten Fälle, gleichfalls zur Anwendung

§. 24. Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffes in Leichter verladen worden, wird das erstere der schließlichen Revision (§. 40) unterworfen.

Soll ein Schiff, nachdem ein Theil der Ladung abgeleichtert worden, mit dem Rest derselben nach Stettin gehen, so wird dasselbe hinsichtlich dieses Restes nach Vorschrift des §. 22 behandelt.

Auf der Fahrt nach Stettin ist die Bestimmung des §. 68 zu 3 zu beobachten.

8. Besondere Bestimmungen
a. für die Abfertigung der aus inländischen Häfen kommenden Fahrzeuge.

§. 25. Fahrzeuge, die aus inländischen Häfen kommen, müssen in ähnlicher Weise, wie es für die von Stettin ausgehenden Schiffe im §. 46 vorgeschrieben worden, mit einer Haupt=Ausgangs=Deklaration versehen sein, welche die Haupt=Eingangs=Deklaration (§. 7) vertritt.

Für die Behandlung bei der Leichterung, der Entlöschung und der Verweisung zur schließlichen Abfertigung in Stettin, gelten die §§. 18 bis 24 ertheilten Bestimmungen, so weit nicht in Gemäßheit des nachstehend Angeordneten eine Modifikation eintritt.

1) Für die in Swinemünde oder Wolgast zur Entlöschung kommenden Gegenstände bedarf es keiner besondern Deklaration der Empfänger (§. 21 zu a.), vielmehr geschieht die Revision auf Grund der, der mit kommenden Haupt=Ausgangs=Abfertigung beigefügten Papiere.

2. Giebt diese Revision zu Erinnerungen keinen Anlaß, so wird, nach Verschiedenheit der Fälle, folgender Gestalt verfahren:

a. Die auf Deklarationsscheine eingeführten Gegenstände werden in freien Verkehr gesetzt. Sind die Gegenstände einem Ausfuhrzolle unterworfen, so wird der mitgekommene Deklarationsschein mit der Bescheinigung des erfolgten Wiedereingangs versehen, dem legitimirten Empfänger der Waaren behändigt, um darauf die Löschung der bestellten Sicherheit beim Ausgangsamte zu veranlassen.

b. Die auf Begleitschein eingehenden Waaren werden, so weit sie für den Platz der Entlöschung bestimmt sind, nach den Vorschriften des Begleitschein=Regulativs und nach Maßgabe ihrer Bestimmung zur Verzollung, zur weitern Versendung oder zur Niederlage abgefertigt. Die nicht für den Platz der Entlöschung bestimmten Begleitscheingüter werden dagegen, nachdem die mitgekommenen Begleitscheine mit der Bescheinigung über den richtigen Wiedereingang der Güter (§. 76 der Zollordnung) versehen worden, sogleich verabfolgt.

b. Für die Behandlung solcher Schiffe, auf denen ein Theil der Ladung wieder ausgeführt werden soll.

§. 26. Ist eine Ladung nur theilweise für Swinemünde oder Wolgast, oder Stettin, theilweise aber bestimmt, in demselben Schiffe seewärts wieder ausgeführt zu werden, so kommen die vorstehenden Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Deklaration des für einen der vorgenannten Orte bestimmten Theils der Ladung, die Vorschriften der §§. 7—11 zur Anwendung.

Der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung muß zwar ebenfalls in der Haupt-Eing.=Dekl. vollständig aufgeführt werden, bei dem weitern Verfahren aber treten folgende Modifikationen ein:

a. Erhält das Schiff, ohne nach Stettin zu gehen, seine definitive Abfertigung in Swinemünde oder Wolgast und bleibt der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung unberührt im Schiffe, so unterliegt derselbe nur dann der Revision, wenn besondere Umstände dazu Veranlassung geben.

b. Muß dieser Theil der Ladung ausgeladen werden, so wird derselbe bis zur Wiederverladung entweder zur Niederlage gebracht oder auf Kosten des Schiffers bewacht, und es findet die Revision insoweit Statt, als dieselbe nach dem Ermessen des Hauptzollamts erforderlich ist.

c. Geht das Schiff nach Stettin, so kann der zur Wiederausfuhr bestimmte Theil der Ladung entweder in Swinemünde oder Wolgast bis zur Wiederverladung zur Niederlage gebracht oder mit nach Stettin genommen werden, in welchem letztern Falle dieselbe Behandlung eintritt, welche für andere, zur Abfertigung dahin überwiesene Ladungsgegenstände vorgeschrieben ist.

c. Für Schiffe, welche Nothhafens oder Winterlagers wegen einlaufen.

§. 27. Wenn ein nach einem andern Hafen bestimmtes Schiff des Nothhafens oder Winterlagers wegen in Swinemünde oder Wolgast einläuft, so muß zwar der Deklarationspunkt, so weit die Schiffspapiere und die Kenntniß des Schiffers von der Ladung es gestatten, wie bei andern eingehenden Schiffen berichtigt werden; außerdem aber tritt die zollamtliche Behandlung nach Verschiedenheit der Fälle in folgender Art ein:

1. Ist mit Sicherheit vorauszusehen, daß der Aufenthalt im Hafen nur wenige Tage dauert und die Herstellung des Schiffs zum Wiederauslaufen ohne Berührung der Ladung, oder doch mit Entlöschung eines nur geringen Theils derselben zu bewerkstelligen sein werde, so darf das Hauptzollamt die weitere Behandlung auf diejenigen Maßregeln beschränken, welche seines Erachtens den Umständen nach zur Sicherung des Zoll-Interesses genügen. Jedenfalls findet jedoch eine unausgesetzte Bewachung des Schiffes und der etwa ausgeladenen Güter auf Kosten des Schiffers bis zum Wiederausgange des Schiffes Statt.

2. Erhält in dem Falle zu 1 ein Theil der Ladung eine abgeänderte Bestimmung dahin, daß derselbe nicht in dem nämlichen Schiffe wieder ausgeführt werden soll, so unterliegt dieser Theil der Ladung den für andere, zum Ein- oder Durchgange bestimmte Gegenstände geltenden Vorschriften.

3. Soll ein längerer Aufenthalt im Hafen Statt finden oder muß, zum Behufe der Ausbesserung des Schiffes, die Ladung ganz oder großentheils entlöscht werden, so kommen die allgemeinen Vorschriften mit Berücksichtigung der Bestimmungen des §. 26 zur Anwendung.

4. Die zum Winterlager einlaufenden Schiffe werden, wie zu 3 vorgeschrieben ist, behandelt. Ob die Verdecks- und Kajütfracht solcher Schiffe zur Niederlage zu bringen sei, oder unter Verschluß der einzelnen Kolli, ohne Bewachung auf Kosten des Schiffers, auf dem Schiffe verbleiben dürfe, bestimmt das Hauptzollamt, welchem jedoch, wenn das Letztere gestattet worden ist, zusteht, die Erlaubniß jeder Zeit zurückzunehmen.

5. Das Einlaufen von Fahrzeugen in den an der Peene unterhalb Wolgast belegenen Grünschwader Hafen, darf nur des Nothhafens oder Winterlagers wegen und nur dann Statt finden, wenn der Hafen von Wolgast nicht mehr erreicht werden kann. Das Hauptzollamt ordnet in diesem Falle die zum Zollschutz erforderlichen Maßregeln den Umständen nach an.

d. Für Schiffe, welche die Rhede nur als Ankerplatz benutzen.

§. 28. Schiffe, welche auf der Rhede nur vor Anker gehen, ohne den Hafen zu besuchen, bleiben außer der Kontrole der Zollverwaltung, insofern sie mit den im Hafen befindlichen Fahrzeugen oder dem Lande keinen Verkehr durch Bootsfahrt betreiben. Geschieht das Letztere, so ist der Schiffer zur Einlieferung der Schiffspapiere und zur vollständigen Berichtigung des Dekla-

rationspunktes verpflichtet, in welchem Falle jedoch der Verbrauch der Mundvorräthe an Bord des Schiffes, ohne Rücksicht auf die Bestimmung der §§. 13 u. 14, zollfrei bleibt, und eine Kontrole hinsichtlich der Ladung, des Proviants, der Schiffsvorräthe und Utensilien überhaupt nur insoweit zur Anwendung kommt, als das Hauptzollamt eine solche den Umständen nach erforderlich findet, um Einschwärzungen zu verhüten.

c. Für Schiffe, welche auf der Rhede einfrieren.

§. 29. Sollte ein Schiff auf der Rhede einfrieren, so ist darüber vom Schiffsführer unverweilt dem Hauptzollamte Anzeige zu machen, welches den Umständen gemäß Anordnungen trifft, je nachdem die Ladung ganz oder theilweise aus dem Schiffe geschafft werden, oder bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt im Schiffe verbleiben soll.

f. Für die Bootsfahrt.

§. 30. Leere und beladene Boote, welche von der Rhede oder den Stranddörfern herkommen, müssen ohne Unterschied an den Stellen vorbeifahren und anlegen, welche dazu besonders bestimmt sind.

g. Für Strandungs-Fälle.

§. 31. Wenn in Strandungsfällen die Ladung des Schiffs oder andere, zu demselben gehörige Gegenstände ganz oder theilweise geborgen sind, so wird die Art und Menge des geborgenen Guts durch die Strandaufsichts- oder die vom Hauptzollamte dazu abgeordneten Beamten sofort ausgemittelt und das Gut einstweilen in Verwahrung genommen. Demnächst trifft das Hauptzollamt in jedem einzelnen Fall die den Umständen entsprechende Anordnung, nöthigenfalls nach eingeholter Genehmigung des Prov.-St.-Direktors.

B. Abfertigung in Stettin.

1. Lösung des Ansagezettels.

§. 32. Sobald ein in dem Vorhafen zu Swinemünde oder Wolgast abgefertigtes Schiff, oder ein aus solchem Schiffe beladenes Leichterfahrzeug Stettin erreicht und den Unterbaum daselbst passirt hat, muß der Führer desselben sich bei der in der Nähe des Unterbaums befindlichen Steuer-Expedition melden. Von dieser empfängt er einen Ansagezettel (vergl. §. 36), worauf das Schiff die Baumbrücke passiren und zwischen derselben und der langen Brücke, nach Anweisung des Hafenmeisters, vor Anker gehen darf. Andere Anker- und Anlegeplätze sind nicht gestattet.

2. Uebergabe des Ansagezettels und der Abfertigungspapiere, Anmeldung des Ankerplatzes, Besichtigung des Verschlusses, Besetzung und Bewachung des Schiffes.

§. 33. Sobald das Schiff festgemacht worden, überliefert der Schiffer in Person, oder durch den ihn vertretenden Schiffsmäkler dem Packhofsvorsteher in Stettin die in Swinemünde oder Wolgast empfangenen Abfertigungspapiere mit dem Ansagezettel (§. 32), und meldet zugleich seinen Ankerplatz an, welcher ohne Bewilligung des Hauptsteueramts nicht verändert werden darf.

Ist das Schiff ohne Begleitung unter Verschluß angekommen, so wird der letztere gleich nach erfolgter Anmeldung durch einen Beamten besichtigt. Wird der Verschluß nicht gehörig befunden, so tritt eine nähere Erörterung darüber, und die Besetzung des Schiffs auf Kosten des Schiffers ein.

Sind in den äußern unverschlossenen Räumen, oder auf dem Verdeck der unter Begleitung eintreffenden Schiffe Waaren vorhanden, welche nicht schon bei dem Eingangsamte speziell revidirt oder amtlich verschlossen worden, so bestimmt das Hauptsteueramt, ob der Schiffer solche nach dem Packhofe schaffen lassen, oder ob das Schiff auf seine Kosten besetzt werden soll.

Letzteres findet bei allen denjenigen Schiffen Statt, welche von dem Eingangsamte aus den im §. 22 unter Nr. 1 a. b. und d. und Nr. 2 a—d. angegebenen Ursachen unter Begleitung nach Stettin abgelassen worden sind.

Ist ein Schiff nach dem §. 22 auf Kosten der Zollverwaltung begleitet

worden, so muß auch in Stettin die von dem Hauptsteueramte etwa nöthig erachtete Bewachung des Schiffes ohne Kosten für den Schiffer bewirkt werden.

3. Löschstellen.

§. 34. Die Löschstellen für die unter Zollkontrole stehenden Schiffe befinden sich:

1. an dem Bollwerke vor dem großen Packhofe und dem Hauptsteueramts-Gebäude;
2. an den beiden Oderufern zwischen der Baum- und langen Brücke;
3. am Packhofs-Speicher auf dem Zimmerplatze.

Außerdem dürfen entlöscht werden:

4. Heringe: vor den städtischen Sellhäusern;
5. Kohlen: am Mascheschen, Haaseschen und Rathsholzhofe;
6. Salz: an dem Haupt-Salz-Magazin in der Oberwyk;
7. Getreide für das Proviant-Amt: an dem Proviant-Magazin und
8. Munition und Geschütz am Artillerie-Zeughofe.

Unter besonderen Umständen wird der Hauptamtsdirigent die Entlöschung von Schiffen, welche lediglich Heringe oder Kohlen geladen haben, ausnahmsweise an anderen Stellen verstatten, so weit dies ohne Beeinträchtigung des Steuerdienstes geschehen kann.

4. Uebergabe von Begleitschein-Auszügen.

§. 35. Sobald die Waaren-Empfänger, sei es auf dem in der Lösch-Ordnung v. 24. Febr. 1840 angegebenen oder auf einem andern Wege, von der Ankunft eines Schiffes, welches Ladung für sie hat, Kenntniß erhalten, haben dieselben ungesäumt, und jedenfalls binnen spätestens 48 Stunden nach der Ankunft des Schiffes in Stettin, der Buchhalterei des Hauptsteueramtes daselbst, durch Ueberreichung von Begleitschein-Auszügen (Spezial-Deklarationen) die weitere Bestimmung der Waaren anzumelden und zugleich durch Vorzeigung der Konnoissemente ihre Berechtigung zur Disposition über die Waaren nachzuweisen.

Die Begleitschein-Auszüge werden über Waaren, welche durch Verzollung in den freien Verkehr gesetzt oder auf Begleitschein I. oder II. versendet werden sollen, nach dem beiliegenden Muster C. und über Waaren, welche zur Niederlage bestimmt sind, nach dem beiliegenden Muster D. angefertigt, in der Ueberschrift, so wie in den neun ersten Spalten vom Deklaranten deutlich und vollständig ausgefüllt, auch mit Angabe des Orts und Datums durch Unterschrift vollzogen, und bei der Anmeldung zur Verzollung in einfacher, bei der Anmeldung zur Versendung oder zur Niederlage in doppelter Ausfertigung übergeben.

Die Entlöschung eines jeden Haupt- und eines jeden Leichterschiffes geschieht für sich besonders, weshalb für die Ladung eines jeden einzelnen Schiffes oder Leichters besondere Begleitscheinauszüge übergeben werden müssen.

Eine Abänderung der durch Ueberreichung des Begleitschein-Auszugs angemeldeten Bestimmung der Waare, ist nur vor dem Beginn der Entlöschung zulässig; späterhin darf über Waaren, deren ursprüngliche Bestimmung inzwischen verändert worden, erst nach Beendigung der auf Grund der frühern Anmeldung bewirkten Abfertigung anderweit disponirt werden.

5. Entlöschung.

a. Reihenfolge.

§. 36. Die Entlöschung der Schiffe geschieht, sobald die Begleitschein-Auszüge von sämmtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollständig übergeben worden, in der Reihenfolge, wie die Schiffe nach Ausweis des Ansagezettels (§. 32) angekommen sind.

Wird die Uebergabe der Begleitschein-Auszüge über den Zeitpunkt hinaus verzögert, zu welchem ein Schiff nach der aus dem Ansagezettel sich ergebenden Reihefolge seiner Ankunft zur Entlöschung gelangen sollte, so wird, insofern nicht in Gemäßheit des §. 44 eine Ausnahme nachgegeben

wird, dasjenige zunächst an der Reihe stehende Schiff, für welches die Begleitschein-Auszüge vollständig beisammen sind, zur Entlöschung zugelassen.

Außerdem darf eine Abweichung von der Reihefolge nur eintreten, wenn Schiffe so beschädigt ankommen, daß, um die Ladung vor Beschädigung zu sichern, nach dem Gutachten Sachverständiger ein früheres Entlöschen derselben nothwendig wird. Auch wird nachgegeben werden, daß die auf einem, dem Ansagezettel nach, noch nicht zur Ausladung kommenden Schiffe befindlichen, dem Verderben ausgesetzten Waaren, als Südfrüchte, Gewächse ꝛc., nach erfolgter Uebergabe des betreffenden Begleitschein-Auszuges aus dem Fahrzeuge entnommen und vollständig abgefertigt werden, sofern diese Waaren so verstaut sind, daß ihre Ausladung ohne besondere Schwierigkeit geschehen kann.

b. Erlaubniß dazu.

§. 37. Nachdem die Begleitschein-Auszüge für eine Schiffsladung vollständig beisammen und hinsichtlich ihrer Uebereinstimmung mit dem Begleitscheine und den demselben angestempelten Abfertigungspapieren geprüft und richtig befunden worden sind, bestimmt der Packhofsvorsteher auf einem, eine der Buchhalterei ausgefertigten Gewichts- und Revisionsbuche den Ort, wo die Ausladung geschehen soll, sowie die Beamten, welche die Entlöschung beaufsichtigen und die Revision vornehmen sollen. Die Beamten legitimiren sich durch jenes Buch. An einem andern, als dem bewilligten Platze darf das Schiff nicht anlegen und es bleibt Sache des Schiffers, durch entsprechende Anträge bei dem Hafenmeister dafür zu sorgen, daß er an der bezeichneten Stelle von den Revisionsbeamten angetroffen werde.

c. Beginn der Entlöschung.

§. 38. Dem Beginn der Entlöschung geht eine abermalige (vergl. §. 33) Prüfung des Schiffsverschlusses voran. Ist gegen diesen etwas zu erinnern, so wird eine nähere Erörterung deshalb eingeleitet und inzwischen das Schiff auf Kosten des Schiffers besetzt. Findet sich der Verschluß in gehöriger Ordnung, so wird derselbe von den Revisionsbeamten abgenommen, und die Ausladung beginnt. Der Schiffer ist verpflichtet, zur Entlöschung eine angemessene Zahl von Arbeitern zu stellen. Wird die Ausladung nicht sogleich begonnen, oder, nachdem sie begonnen ist, ungehörig verzögert, so hat die Steuerbehörde das Recht, Arbeiter zum Ausladen auf Kosten und Gefahr des Schiffers anzunehmen.

d. Zeit der Entlöschung.

§. 39. Die Entlöschung geschieht täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, in den Monaten Oktober bis einschl. Februar: Vormittags von 8 bis 12 Uhr und Nachmittags von 1 bis 5 Uhr; in den übrigen Monaten in der Regel von 7 bis 12, und von 2 bis 5 Uhr. Jedoch darf damit nach der Bestimmung des Hauptsteuer-Amts in den Sommermonaten bei lebhaftem Verkehr des Morgens früher begonnen und des Nachmittags später, indeß nur immer so lange fortgefahren werden, daß die entlöschten Waaren noch an dem Tage der Ausladung revidirt und schließlich abgefertigt werden können. An Sonn- und Festtagen ist die Entlöschung nur in außerordentlichen Fällen und auch dann nur außer den Stunden des Gottesdienstes verstattet, wenn der Hauptamtsdirigent dazu besondere Erlaubniß ertheilt. Wird die Entlöschung in den Mittagsstunden unterbrochen, oder ist solche an einem Tage nicht beendet, so wird das Schiff unter Verschluß oder Bewachung gesetzt.

6. Visitation des Schiffs.

§. 40. Nachdem die Entlöschung der deklarirten Waaren beendigt ist, hat der Schiffer zu erklären, ob er seine Ladung vollständig gelöscht habe. Nachdem diese Erklärung abgegeben worden, wird zur Visitation des Schiffs geschritten, und bei dieser Gelegenheit auch das Verhältniß der vorhandenen Mund- und Schiffsvorräthe zu dem Inhalte der Provisionsliste einer Prüfung unterworfen. Hat die definitive Regulirung wegen des Proviants, der Schiffsvorräthe, Geräthe und Inventarienstücke nach Stettin verwiesen wer-

den müssen, so wird diese Angelegenheit ebenfalls erledigt, wobei die Vorschriften der §§. 13—15 zur Norm dienen.

Der Schiffer ist verpflichtet, gleich nach Beendigung dieser Schlußrevision das Schiff ungesäumt von der Löschstelle zu entfernen.

7. Revision und weitere Abfertigung der Waaren.

§. 41. Die entlöschten Gegenstände werden gleich an der Lösch- und Waaggestelle in der Reihefolge, wie sie ans Land kommen, nach den allgemeinen Vorschriften und mit Rücksicht auf die angemeldete Bestimmung der Waaren revidirt. Ist zur weitern Abfertigung der Verschluß der Waaren erforderlich, so muß die Anlegung desselben gleich nach bewirkter Revision zur Stelle erfolgen. Zu diesem Behuf bemerkt der obere Revisionsbeamte auf dem Begleitschein-Auszuge die Anzahl der zum Verschluß erforderlichen Bleie, welche dem Deklaranten auf Vorzeigung des Auszuges von der hauptamtlichen Begleitschein-Expedition gegen Bezahlung verabfolgt, und von Ersterem nebst dem Auszuge dem Revisionsbeamten überliefert werden. Dem Deklaranten liegt ob, die zu verschließenden Kolli hinsichtlich der Verpackung und Verschnürung auf seine Kosten in den zur Anlegung eines völlig sichernden Verschlusses erforderlichen Stand zu setzen oder setzen zu lassen.

§. 42. Nach beendigter Revision findet — je nachdem die Waaren zur Verzollung, zur Versendung auf Begleitschein oder zur Niederlage angemeldet worden sind — das folgende weitere Verfahren Statt.

1. Sind die Waaren zur Verzollung bestimmt, so begiebt sich der Anmelder mit dem bescheinigten Begleitschein-Auszuge zum Hauptsteueramte, entrichtet dort den Eingangszoll und empfängt darüber eine Quittung nebst dem Auszuge. Gegen Zurückgabe des letzteren an den die Revision leitenden Oberbeamten wird die Waare verabfolgt. Dieselbe muß sodann unverzüglich von der Revisionsstelle entfernt werden.

2. Sind die Waaren zur Versendung auf Begleitschein unmittelbar nach dem Auslande bestimmt, so begiebt sich der Anmelder mit dem bescheinigten Auszuge zum Hauptsteueramte, und, nachdem er dort den Durchgangszoll entrichtet hat, zur Begleitschein-Expedition, von welcher er den begehrten Begleitschein erhält. Gegen Vorzeigung des letztern wird die Waare, welche alsbald von der Revisionsstelle entfernt werden muß, verabfolgt. Soll die Versendung nicht unmittelbar nach dem Auslande, sondern nach der Niederlage in einem andern Orte erfolgen, so kommen die vorstehenden Bestimmungen mit der Maßgabe zur Anwendung, daß der Durchgangszoll nicht erlegt wird, und der Anmelder sich daher sogleich zur Begleitschein-Expedition begiebt.

3. Die zur Niederlage bestimmten Waaren müssen unverweilt — in der Regel unter amtlicher Begleitung — zum Packhofe geschafft werden. Zuverlässigen Waarenempfängern kann bei lebhaftem Verkehr in den Fällen zu 1 und 2 die Entfernung der Waaren von der Revisionsstelle schon vor erfolgter Berichtigung des Gefällepunktes, oder vor Extrahirung des Begleitscheins gestattet, auch kann unter gleichen Umständen in dem Falle zu 3 von einer amtlichen Begleitung der Waaren abgesehen werden, jedoch nur unter der Bedingung, daß von dem Anmelder gleich nach Empfang des von den Revisions-Beamten bescheinigten Begleitschein-Auszuges

a. rücksichtl. der zur Verzollung bestimmten Waaren der Gefällepunkt berichtigt;
b. in Betreff der Waaren, welche auf Begleitschein versendet werden sollen, der Begleitschein extrahirt, und
c. der Transport der zur Niederlage bestimmten Waaren zum Packhof unmittelbar und auf dem kürzesten Wege bewirkt werde.

Waaren-Empfänger, welche die nach Vorstehendem ihnen obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen oder sich darin säumig zeigen, haben für die Zukunft die Gestattung einer Ausnahme von der Regel nicht zu erwarten. Auch wird eine solche zu Gunsten von Personen, welche dem Hauptsteueramte nicht genügend bekannt sind, überhaupt nicht bewilligt.

§. 43. Fremde Waaren, welche einem Eingangszolle nicht unterliegen, werden, wenn sie sich im unverpacktem Zustande befinden, gleich nach erfolgter Entlöschung abgelassen, wenn sie aber verpackt sind, zuvor revidirt. Die aus dem Inlande herstammenden Gegenstände werden nach Vorschrift des §. 25 behandelt.

8. Verfahren mit denjenigen Waaren, über welche bis zum Zeitpunkte der Entlöschung keine Begleitschein-Auszüge übergeben worden sind.

§. 44. Wenngleich die Bestimmung im §. 36, daß die Entlöschung der Schiffe nicht früher zugelassen werden soll, als bis die Begleitschein-Auszüge von sämmtlichen Empfängern der zu einer Ladung gehörigen Waaren vollständig übergeben worden, die Regel bildet, so können doch Fälle vorkommen, in denen es, nachdem die Auszüge bis auf wenige beisammen sind, unbillig sein würde, wegen Säumigkeit einiger weniger Personen alle übrige Ladungs-Interessenten auf die Entlöschung warten zu lassen. In solchen Fällen kann daher der Hauptamtsdirigent, bevor sämmtliche Begleitschein-Auszüge eingegangen sind, die Erlaubniß zum Beginn der Entlöschung in der Voraussetzung ertheilen, daß die noch fehlenden Auszüge inzwischen eingehen werden. Trifft diese Voraussetzung demnächst nicht zu, und gelangen daher Waaren zur Entlöschung, worüber die Begleitschein-Auszüge noch fehlen, so ist jeder Schiffsmäkler, dessen sich einer der übrigen Empfänger bedient hat, oder welcher von dem Hauptsteueramte dazu aufgefordert wird, verpflichtet, jene Waaren postenweise zur Niederlage zu deklariren und unter amtlicher Begleitung auf Kosten des Eigenthümers zum Packhofe schaffen zu lassen, woselbst solche auf Gefahr des Eigenthümers und mit dessen Verhaftung für die Lagergelder lagern. Gehen innerhalb der nächsten 8 Tage die Begleitschein-Auszüge über diese Waaren ein, so werden letztere den allgemeinen Vorschriften gemäß mit Rücksicht auf die geschehene Anmeldung revidirt, aber nur gegen Einlieferung des ertheilten Niederlagescheins weiter abgefertigt und verabfolgt. Gehen die Begleitschein-Auszüge auch während dieser achttägigen Frist nicht ein, so werden die Waaren in Beisein des Schiffsmäklers, welcher dieselben zur Niederlage deklarirt hat, zur speziellen Revision gezogen und verbleiben in der Niederlage, aus welcher sie späterhin nur gegen Zurücklieferung des Niederlagescheins und Erfüllung der übrigen Vorschriften des Niederlage-Regulativs verabfolgt werden. Meldet sich binnen Jahresfrist kein legitimirter Eigenthümer solcher Waaren, so wird deren meistbietender Verkauf, dem §. 66 der Zollordnung gemäß, eingeleitet, aus dem Erlöse der Eingangszoll und das Lagergeld berichtigt, der Schiffsmäkler wegen erweislich vorgeschossener Kosten und der ihm gesetzlich zustehenden Gebühren befriedigt und der Rest einem Wohlthätigkeitsfonds zugewiesen. Sind dergl. Waaren einem schnellen Verderben ausgesetzt, so kann ein früherer Verkauf derselben den Bestimmungen des §. 66 der Zollordn. gemäß geschehen.

9. Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger.

§. 45. Die Waarenempfänger sind verbunden, auf die Entlöschung der Schiffe, in welchen sich Waaren für sie befinden, achtsam zu sein; wenn letztere ausgeladen sind, der Revision beizuwohnen und nach erfolgter Abfertigung für ihre ungesäumte Fortschaffung zu sorgen. Versäumen die Waaren-Empfänger dies, und muß die entlöschte Waare deshalb während der Mittagsstunden unrevidirt auf dem Bollwerke bleiben, so tragen sie die Kosten der in diesem Falle nothwendigen amtlichen Bewachung und alle Nachtheile, welche die Waaren durch ungünstige Witterung erleiden. Sind, in Folge einer solchen Versäumniß, beim Schlusse der Dienststunden des Tages Waaren auf der Löschstelle unabgefertigt geblieben und bestehen solche in Gegenständen, welchen die Witterung schädlich sein kann; so ist der Packhofsvorsteher befugt, dieselben auf Gefahr und Kosten des Deklaranten nach dem Packhofe schaffen und dort zur Niederlage bringen zu lassen. Für die

Aufbewahrung wird das vorgeschriebene Lagergeld erhoben und es kann bis zur erfolgten Berichtigung desselben und der für die Bewachung auf der Löschstelle zu berechnenden Kosten ein angemessener Theil der Waaren als Pfand zurückbehalten werden. Erscheint der Deklarant auf die an ihn ergangene Aufforderung nicht, um der Revision der vorläufig zum Packhofe gebrachten Waaren beizuwohnen und deren weitere Abfertigung, der Anmeldung gemäß, zu betreiben; so tritt das im §. 44 gedachte Verfahren ein. In Fällen dieser Art werden an Bewachungskosten für die Mittagsstunden 15 Sgr., für die Nacht 1 Thlr. berechnet. Auf den freien Räumen des Packhofes dürfen Waaren über Nacht niemals liegen bleiben.

II. Waaren-Ausgang.

A. Abfertigung in Stettin.

1. Allgemeine Bestimmungen.

a. Anmeldung.

§. 46. Wenn ein Schiff in Stettin in Ladung gelegt werden soll, um Waaren über See, sei es nach ausländischen oder inländischen Häfen zu führen, desgl. wenn ein Leichter in Stettin Waaren einnehmen soll, um solche einem zum Ausgange bestimmten Schiffe nach Wolgast oder Swinemünde zuzuführen, so muß solches, und zwar für jedes Schiff und jeden Leichter besonders, dem Hauptsteueramte, namentlich dem Packhofsvorsteher angemeldet werden. Diese Anmeldung erfolgt durch Ueberreichung von zwei, vorläufig nur auf der Titelseite, dem Vordrucke gemäß, ausgefüllten und unterzeichneten Exemplaren der Haupt-Ausg.-Dekl. nach dem beiliegenden Muster E. Diese Deklaration, welche später in Gemäßheit des §. 55 vollständig auszufüllen ist, muß, so lange das Schiff in Ladung liegt und bis die Dekl. dem Hauptsteueramte zur Schlußabfertigung eingereicht wird, jederzeit am Bord des Schiffes zur Einsicht der kontrolirenden Beamten vom Schiffer bereit gehalten und zu dem Behuf an einen sichern, ein für allemal bestimmten, den Beamten leicht zugänglichem Orte aufbewahrt werden. Der Schiffer ist für die reinliche und sorgfältige Aufbewahrung derselben und der während der Ladung dazu kommenden Beilagen verantwortlich.

b. Ort und Zeit der Einladung.

§. 47. Es darf Ladung eingenommen werden: an den beiden Oderufern zwischen dem Ober- und Unterbaum; in der Oberwyk; an Masche's Hof; im Dunzig; in der Unterwyk und in Grabow. Mit Empfangnahme der Ladung an der angemeldeten Stelle darf erst, nachdem die Haupt-Ausg.-Dekl. vom Packhofs-Vorsteher mit dem Genehmigungsvermerke und nöthigenfalls mit der Bezeichnung der zur Beaufsichtigung bestimmten Beamten versehen, dem Schiffer ausgehändigt worden, begonnen werden. Die Annahme der Ladung an Bord der Schiffe ist nur des Vormittags von 7 bis 12 Uhr und des Nachmittags von 2 bis 8 Uhr, in allen Fällen aber nur bei Tageshelle zulässig, dagegen die Zuführung der zur Einladung bestimmten Gegenstände nach den Ladestellen und deren Auflagerung daselbst an diese Stunden nicht gebunden. Eine andere als die einmal angegebene Ladestelle darf dann benutzt werden, wenn zuvor dem kontrolirenden Oberbeamten mündliche Anzeige gemacht worden und derselbe die Genehmigung unter Bezeichnung der künftigen Ladestelle, auf der ersten Seite der Haupt-Ausg.-Dekl. vermerkt hat. Auf gleiche Weise ist zur Verlängerung der angemeldeten Lagerfrist, so wie zur Wiederausladung bereits verladener Güter Anzeige und Genehmigung erforderlich.

2. Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungskontrole unterliegen.

a. Bezeichnung dieser Waaren und allgemeine Verbindlichkeiten des Schiffers in Betreff ihrer Annahme.

§. 48. Gegenstände, welche a. einem Ausfuhrzolle unterliegen (§. 49), b. unter Begleitschein-Kontrole versendet werden (§. 50), c. zum Wiedereingange ins Inland bestimmt sind (§. 51), oder d. mit dem Anspruche auf

Zoll- oder Steuer-Vergütung in das Ausland gehen (§. 52) sind der Verladungskontrole unterworfen. Sie dürfrn 1. vom Schiffer nicht anders, als in Begleitung der in den §§. 49 bis 52 bezeichneten Bezettelung an der Ladestelle angenommen werden. Beim Empfange solcher Waaren ist der Schiffer verbunden, dieselben mit der Bezettelung zu vergleichen und sich dadurch die Ueberzeugung zu verschaffen, daß sie mit der letztern an Kollizahl, Menge, Verpackung und Signatur, sowie in Betreff des amtlichen Verschlusses übereinstimmen, und namentlich, daß dieser unverletzt sei. Finden sich Abweichungen, so muß der Schiffer die Waare entweder zurückweisen, oder die Aufklärung der Abweichung sofort veranlassen und in diesem Falle den Kontrolbeamten beim Schiffsbesuche von der Lage der Sache unaufgefordert Anzeige machen. Die der Verladungskontrole unterliegenden Waaren dürfen ferner 2. nur in Gegenwart eines Kontrolbeamten an Bord genommen werden. Sobald derselbe erscheint und die zur Verladung bereit liegenden Gegenstände nach Anleitung ihrer Bezettelung revidirt hat, muß sofort zur Verladung geschritten und dieselbe möglichst beeilt werden. Wenn jedoch der zur Aufnahme der Waaren vorhandene Platz an der Ladestelle vollständig belegt ist, neu ankommende Waaren zu erwarten sind, und nach der Beschaffenheit des Raumes im Schiffe die Revision der Waaren dort vorgenommen werden kann, so ist es zulässig, die Letzteren schon vor der Ankunft des Kontrolbeamten an Bord zu schaffen. Ausgangszollpflichtige Gegenstände bleiben indeß hiervon unbedingt ausgeschlossen; auch darf in keinem Fall die Versteuerung der an Bord geschafften Waaren geschehen, bevor deren Revision bewirkt worden ist. 3. Der Beamte bescheinigt demnächst die erfolgte Verladung auf den einzelnen Bezettelungen und giebt letztere dem Schiffer zurück, welcher nunmehr deren Inhalt in die Haupt-Ausg.-Dekl. einzutragen, dieselben mit der laufenden Nummer der Dekl. zu bezeichnen und sie bei dieser aufzubewahren hat.

b. Spezielle Vorschriften in Betreff der

aa. ausgangszollpflichtigen Gegenstände.

§. 49. Sollen Gegenstände, welche einem Ausgangszolle unterliegen, ins Ausland geführt werden, um daselbst zu verbleiben, so muß der Verlader dem Haupt-Steuer-Amte eine gewöhnliche Ausgangszoll-Deklaration doppelt einreichen und den Ausgangszoll berichtigen. Er empfängt das Duplikat der Deklaration mit Quittung versehen zurück, worauf die Waare zur Ladestelle abgehen darf und dem Schiffer mit der Zollquittung zu übergeben ist. Die Revision erfolgt durch den Kontrol-Beamten an der Ladestelle. Wenn der Schiffer ausgangszollpflichtige Waaren ohne Beisein eines Kontrolbeamten an Bord nimmt, so müssen nicht nur die Waaren zur Prüfung der Uebereinstimmung mit der Bezettelung wieder ausgeladen werden, sondern der Schiffer hat außerdem eine Ordnungsstrafe von Einem bis Zehn Thalern verwirkt. Das Haupt-Steuer-Amt kann jedoch für Gegenstände, welche nur einem geringen Ausgangszolle unterliegen, oder mit welchen ein ganzes Schiff beladen wird, und deren eingeladene Menge sich, auch ohne spezielle Beaufsichtigung während der Einladung, nach der Lastenzahl des Schiffs ermitteln läßt, die zur Förderung des Geschäfts dienlichen Erleichterungen den Umständen gemäß eintreten lassen, worüber dessen besondere Anweisungen in jedem einzelnen Falle zu erwarten sind. Ein Schiffer, der es unternehmen sollte, ausgangszollpflichtige Waaren zu verladen, über welche gar keine oder doch keine mit den Waaren übereinstimmende gültige Bezettelung zur Stelle vorgelegt werden kann, hat die Defraudationsstrafe verwirkt.

bb. der unter Begleitschein-Kontrole gehenden Waaren.

§. 50. Gegenstände, welche unter Begleitschein-Kontrole versendet werden sollen, müssen, je nachdem sie aus der Niederlage entnommen oder mit Begleitschein unmittelbar von andern Orten eingegangen sind, die Abfertigung entweder nach dem Packhofs-Regulativ für Stettin oder nach dem

Begleitschein-Regulativ erhalten haben und mit dem Begleitschein versehen sein, wenn sie zur Verladung abgeliefert werden.

cc. der zum Wieder-Eingange ins Inland bestimmten Gegenstände.

§. 51. Wenn den im freien Verkehr befindlichen, zum Wieder-Eingange in das Inland bestimmten Waaren der zollfreie Eingang gesichert werden soll; so müssen dieselben vom Verlader durch einen in zwei Exemplaren einzureichenden Deklarationsschein dem Haupt-Steuer-Amte angemeldet werden. Alle Angaben über Gewicht und Menge müssen darin mit Buchstaben und gleich den Angaben über die Gattung der Waaren, ohne Abänderung (Durchstreichung, Korrektur, Rasur) geschrieben sein. Soll die Versendung durch ein nach einem fremden Hafen bestimmtes Schiff geschehen, so muß der Verlader, sofern dies nach der Beschaffenheit der zu versendenden Gegenstände geschehen kann, diese Gegenstände zugleich mit der Anmeldung zur Abfertigung auf dem Packhofe stellen, wo die Revision und der Verschluß, oder die sonstige Sicherstellung gegen Vertauschung nach den Vorschriften des §. 76 der Zoll-Ordnung erfolgt. Gleiche Verpflichtung liegt dem Verlader auch bei der Versendung durch ein direkt nach einem inländischen Hafen bestimmtes Fahrzeug in soweit ob, als die Gegenstände im Tarif mit einem Eingangszolle von mehr als vier Thalern für den Centner belegt, oder geringer besteuerte Gegenstände so verpackt sind, daß der Inhalt der Kolli nicht ohne deren Oeffnung mit Ueberzeugung wahrgenommen werden kann. Andere, als die vorstehend bezeichneten Gegenstände werden bei der Verladung in ein direkt nach einem inländischen Hafen bestimmtes Schiff an der Ladestelle durch die Kontrol-Beamten revidirt und ohne Kolli-Verschluß abgelassen. Dieselben müssen jedoch im Deklarations-Schein genau nach Gattung, Kollizahl, Brutto-Gewicht, Maß oder Stückzahl angegeben sein. Befindet sich an der Ladestelle keine geaichte Waage, so müssen nach Gewicht angegebene Waaren auf Verlangen des Kontrolbeamten nach einer solchen geschafft und dort verwogen werden. Sind die zum Wieder-Eingang ins Inland bestimmten Waaren einem Ausgangs-Zolle unterworfen, so muß bis dahin, das der Wieder-Eingang ins Inland dem Haupt-Steuer-Amte nachgewiesen wird, für den Ausgangszoll durch Pfand oder Bürgschaft Sicherheit bestellt werden. Erfolgt der Nachweis nicht innerhalb der den Umständen nach jedesmal zu bestimmenden Frist, so ist der Ausgangszoll verfallen. Versteuerte mahl- und schlachtsteuerpflichtige Gegenstände, welche in eine mahl- und schlachtsteuerpflichtige Stadt steuerfrei wieder eingeführt werden sollen, müssen, außer mit dem vorgeschriebenen Deklarationsscheine, noch mit einem Versendungsscheine versehen sein, und zu dem Behufe auf dem Packhofe zur Revision und Anlegung des Verschlusses gestellt werden. Das von dem Kontrolbeamten auf dem Versendungsscheine ertheilte Attest über die geschehene Verladung vertritt die Stelle der Bescheinigung des Ausganges aus der Stadt. Nachdem die Waaren ihre Abfertigung, den vorstehenden Bestimmungen gemäß, erhalten haben, werden sie mit beiden bescheinigten Exemplaren des Deklarationsscheins zur Verladung abgelassen.

dd. der Gegenstände, für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anspruch genommen wird.

§. 52. Schiffe, welche Gegenstände laden, wofür auf Grund der Ausgangs-Bescheinigung Anspruch auf Zoll- und Steuer-Vergütung gemacht werden soll, dürfen in der Regel nur am Bollwerke vor dem Packhofe Ladung einnehmen. Sie werden dauernd beaufsichtigt und, wenn die Einladung unterbrochen wird, den Umständen nach unter Verschluß gesetzt. Als Ausnahme von der Regel wird der Haupt-Amts-Dirigent die Einladung an einer andern Stelle dann verstatten, wenn solches zur Vermeidung einer unverhältnißmäßigen Beschränkung der Löschplätze nothwendig erscheint, in welchem Falle die Schiffe bei eintretender Unterbrechung der Einladung nicht

nur unter Verschluß gesetzt, sondern auch außerdem über Nacht auf Kosten des Schiffers amtlich bewacht werden. Die Gegenstände, für welche eine Ausfuhr-Vergütung in Anspruch genommen wird, sind dem Haupt-Steuer-Amte nach deshalb ergangenen besonderen Vorschriften anzumelden, wonächst die Revision und weitere Abfertigung vers. diesen Vorschriften gemäß erfolgt.

c. Maßregeln zur Erleichterung der Abfertigung bei dem Ausgangs-Amte.

§. 53. Da der Ausgang solcher Gegenstände, deren Ausfuhr zu erweisen ist (§. 48 b. c. und d.) von dem Ausgangs-Zoll-Amte bescheinigt werden muß; so kommt es darauf an, dem letztern die erforderliche Ueberzeugung von der wirklich erfolgten Ausfuhr der betreffenden Waaren zu gewähren. Dies kann entweder geschehen, indem 1. die Waaren so verladen werden, daß solche bei dem Ausgangs-Zoll-Amte zur Revision vorgelegt werden können, oder 2. dadurch, daß das Schiff, in welches die Waaren unter amtlicher Aufsicht verladen worden, a. unter Verschluß gesetzt oder b. zum Ausgangs-Zoll-Amte begleitet wird. Wünscht der Schiffer, das eine der unter No. 2 angegebenen Abfertigungsarten zur Anwendung komme, so hat er — oder der ihn vertretende Mäkler — solches auf der Titelseite der Haupt-Ausgangs-Deklaration zu bemerken. Alsdann ist, Falls nicht besondere Umstände entgegenstehen, seinem Antrage nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu entsprechen. Schiffe, welche so tief gehen, daß sie auf der Fahrt zum Ausgangs-Zoll-Amte geleichtert werden müssen, dürfen in keinem Falle unter Schiffs-Verschluß und in der Regel auch nicht unter Begleitung abgefertigt werden. Wird auf Schiffs-Verschluß angetragen, so hat der Schiffer — zugleich mit der Haupt-Ausgangs-Deklaration (§. 46) — eine nach Vorschrift des §. 4 angefertigte Deklaration der sämmtlichen Zugänge zu denjenigen Räumen seines Schiffes, welche unter Verschluß gesetzt werden sollen, zu übergeben, auch demnächst den Beamten, welche die Prüfung der Deklaration vornehmen, diese Zugänge selbst zu zeigen. Wird die Deklaration verweigert oder bei der Prüfung unrichtig oder mangelhaft befunden, so darf der Schiffs-Verschluß nicht eintreten. Sollte bei Schiffen, welche unter Raum-Verschluß abgefertigt worden sind, auf der Fahrt von Stettin bis zum Ausgangsamte eine Verletzung des Verschlusses Statt finden; so muß die Ladung in Swinemünde oder Wolgast wieder ausgeladen und speziell revidirt werden. Eine amtliche Begleitung der ausgehenden Schiffe geschieht jederzeit auf Kosten des Schiffers. Von dem Zeitpunkte ab, wo die Verladung der Waaren, deren Ausgang zu erweisen ist, beginnt, müssen Schiffe, welche unter Verschluß oder unter Begleitung abgefertigt werden, im ersteren Falle während der Unterbrechung der Ladung in den Mittagsstunden und über Nacht unter Verschluß gesetzt, und im zweiten Falle unausgesetzt auf Kosten des Schiffers bewacht werden.

3. Besondere Bestimmungen hinsichtlich solcher Waaren, welche der Verladungs-Kontrole nicht unterliegen.

§. 54. Ueber Gegenstände, welche sich im freien Verkehr befinden und nicht zu den im §. 48 bezeichneten gehören, führt der Schiffer eine besondere Ladeliste nach dem beiliegenden Muster F. mit genauer Beachtung des Vordrucks. Diese Liste wird bei der Haupt-Ausgangs-Deklaration aufbewahrt und nach Beendigung der Ladung von dem Schiffer durch Namens-Unterschrift vollzogen.

4. Schluß der Abfertigung.

§. 55. 1) Nachdem die Einladung beendigt ist, hat der Schiffer, oder der ihn vertretende Mäkler zuerst sämmtliche, unter Kontrole verladene Güter (§. 48), sodann, jedoch nur summarisch, die der Verladungs-Kontrole nicht unterliegenden Waaren (§. 54), in beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration einzutragen (§. 46). Hierauf ist die auf der ersten Seite dieser Deklaration vorgedruckte Erklärung über die eingenommene Ladung vom Schiffsführer eigenhändig mit Vor- und Zunamen zu vollziehen und

den Kontrol-Beamten anzuzeigen, daß das Schiff zur Schluß-Revision bereit sei.

2) Es wird sodann die letztere vorgenommen, dabei, insofern das Schiff unter Verschluß abgehen soll, dieser angelegt, und wie solches geschehen, auf beiden Exemplaren der Haupt-Ausgangs-Deklaration bescheinigt. Das Schiff darf nunmehr von der Ladestelle ablegen.

3) Hierauf werden durch den Schiffer oder dessen Vertreter beide Exemplare der Haupt-Ausgangs-Deklaration mit allen dazu gehörigen Bezettelungen, als: Ausgangs-Zoll-Quittungen, Begleitscheinen, Deklarationsscheinen (beide Exemplare), Versendungsscheinen und Ladeliste, dem Haupt-Steuer-Amte überreicht, welches die einzelnen Posten der Deklaration mit den betreffenden Spezial-Bezettelungen vergleicht. Finden sich hierbei unter den der Verladungs-Kontrole unterworfenen Gegenständen (§. 48) solche Posten, über welche die Verladungs-Bescheinigung der Kontrol-Beamten fehlt, so werden diese Posten in der Haupt-Ausg.-Dekl. gestrichen.

4) Demnächst wird letztere in beiden Exemplaren von dem Haupt-Steuer-Amte vollzogen und ein Exemplar, nebst den dazu gehörigen Bezettelungen, versiegelt und an das Ausgangs-Zoll-Amt adressirt dem Schiffer zur Ablieferung an letzteres übergeben.

5) Zugleich empfängt der Schiffer den erledigten Ansagezettel (§. 32) zurück, welchen er vor der Ausfahrt durch den Unter- oder Dunzig-Baum bei der Steuer-Expedition am Unterbaum abzugeben hat.

5. Besondere Bestimmungen wegen des Proviants.

§. 56. Wird für die der Mahl- und Schlachtsteuer unterliegenden Mundvorräthe die Erstattung dieser Steuer, beziehungsweise eines Theils des Salzdebitpreises, in Anspruch genommen, so tritt hinsichtlich dieser Mundvorräthe des durch das besondere Regulativ vom 1. April 1844 vorgeschriebene Verfahren ein. Will sich der Schiffer für die der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfenen Proviant-Gegenstände den steuerfreien Eingang in einen inländischen Hafen, in welchem jene Steuer erhoben wird, oder überhaupt für die Mundvorräthe den zollfreien Eingang in einem inländischen Hafen sichern, so ist über jene erstgenannten Gegenstände ein Versendungsschein (§. 14), über die zuletzt gedachten Mundvorräthe ein Deklarationsschein (§. 14. §. 51) bei dem Haupt-Steuer-Amte nachzusuchen,

6. Besondere Bestimmungen wegen der Schiffe, welche blos Ballast einnehmen.

§. 57. Die Führer derjenigen Schiffe, welche in Stettin lediglich mit Ballast beladen werden sollen, sind hinsichtlich der Anmeldung durch Einreichung einer Haupt-Ausgangs-Deklaration in zwei Exemplaren der Verpflichtung, den angemeldeten Ort der Einladung nicht ohne vorgängige Erlaubniß zu verändern, und der Tageszeit, innerhalb welcher die Beladung nur stattfinden darf, den Vorschriften der §§. 46 und 47 ebenfalls unterworfen; auch sind sie gehalten, vor der Schluß-Abfertigung die im §. 55 vorgeschriebene Erklärung über die eingenommenen Gegenstände zu vollziehen. Die Kontrole während der Einladung beschränkt sich darauf, daß keine ausfuhrzollpflichtige Waaren eingenommen werden. Nach der Schluß-Revision (§. 55 Nr. 2) kann das Schiff ablegen und der Schiffer bei dem Haupt-Steuer-Amte die Schluß-Abfertigung (§. 55 Nr. 3) nachsuchen. Auf der Fahrt bis zum Ausgangs-Amte sind die Vorschriften des §. 68 zu 3 genau zu beobachten.

B. Abfertigung in den Vorhäfen Swinemünde und Wolgast.

1. Schiffe, welche vollständige Ladung in Stettin eingenommen haben.

a. Meldung.

§. 58. Gleich nach dem Eintreffen der Schiffe, welche in Stettin Ladung eingenommen haben, hat der Schiffer seine Papiere (§. 55 Nr. 4) dem Haupt-Zoll-Amte vorzulegen.

b. Revision.

§. 59. Letzteres veranlaßt die zur Schluß-Abfertigung erforderliche Revision und, falls solche nothwendig ist, die Schiffsbesetzung. Sind Waaren geladen, deren Ausgang zu erweisen ist (§. 48 b. c. und d.) so findet, nach Maßgabe der in Stettin zur Anwendung gekommenen Abfertigungsweise (§. 53), entweder die Revision der Waaren oder die Rekognition des Schiffs-Verschlusses, beides jedoch erst unmittelbar vor dem wirklichen Ausgange statt. Hat der Schiffer mit der Erklärung, daß er auszugehen bereit sei, auf die letzte Abfertigung angetragen und ist diese erfolgt; so muß, wenn der Ausgang demnächst verzögert wird, Besetzung des Schiffs auf Kosten des Schiffers eintreten. Bei Schiffen, welche unter Begleitung von Stettin gekommen sind, dauert die Besetzung unter allen Umständen bis zum wirklich erfolgenden Ausgange fort. Mit der Ausgangs-Schluß-Revision wird jedesmal die definitive Regulirung der Proviant-Angelegenheit, nach §§. 13 und 14 verbunden.

c. Weitere Abfertigung.

§. 60. Von den nach §. 58 an das Haupt-Zoll-Amt gelangten Bezettelungen werden nach bewirkter Revision die Haupt-Ausgangs-Deklaration mit den etwa erforderlichen Vermerken, die Ausgangszoll-Quittungen mit der im §. 35 der Zoll-Ordnung vorgeschriebenen Bescheinigung des Ausgangs, die auf andere Aemter lautenden Begleitscheine, mit dem Passage-Atteste (§. 76 der Zoll-Ordnung), die Deklarations-Scheine mit der Bescheinigung des Ausganges versehen und diese Papiere sodann dem Schiffer zurückgegeben, die auf das Haupt-Zoll-Amt gerichteten Begleitscheine aber gegen Ertheilung eines Begleitschein-Abgabe-Attestes abgenommen und zurückbehalten. Bei Schiffen, welche von Swinemünde unmittelbar nach einem inländischen Hafen gehen, wird die Ausgangs-Bescheinigung nicht auf die einzelnen Deklarationsscheine, sondern auf die Haupt-Ausgangs-Deklaration gesetzt. Die Letztere wird demnächst nebst den Deklarationsscheinen und den auf andere Aemter gerichteten, im Einzelnen mit dem Passage-Atteste versehenen Begleitscheinen eingesiegelt und an das Amt im Bestimmungsorte adressirt, dem Schiffer übergeben. Ist das Schiff nach einem der Mahl- und Schlachtsteuer unterworfenen Hafen bestimmt, so wird auch der Versendungsschein über den Schiffsproviant nebst dazu gehörigem Verzeichnisse in das zu versiegelnde Packet mit eingeschlossen.

d. Ertheilung des See-Ausgangs-Passes.

§. 61. Nachdem das Schiff in Gemäßheit der §§. 59 und 60 völlig abgefertigt worden, wird ein See-Ausgangs-Paß, welcher den Lootsen die zollamtliche Ermächtigung zur Ausbringung ertheilt, ausgestellt und dem Schiffer behändigt. Ist ein Schiff wegen verzögerten Ausganges oder weil dasselbe mit Begleitung von Stettin gekommen (§. 59) besetzt gehalten worden, so bleibt der See-Ausgangs-Paß bis zum wirklichen Ausgange in den Händen der wachthabenden Beamten.

e. Zusätzliche Bestimmungen für den Ausgang über Wolgast.

§. 62. Bei dem Ausgange über Wolgast kommen, mit Rücksicht darauf, daß die ausgehenden Schiffe noch Ansageposten zu passiren haben, die in §§. 58 bis 61 enthaltenen Bestimmungen mit folgenden Modifikationen zur Anwendung:

1) Die Führer von Schiffen, deren Ladung lediglich in Waaren des freien Verkehrs, in Waaren, von denen der Ausgangszoll entrichtet ist, oder in solchen Waaren besteht, welche unter Begleitschein-Kontrolle auf andere inländische Aemter gehen, sind zur nochmaligen Meldung bei dem Ansageposten nicht verpflichtet.

2) Dagegen sind die Führer aller Schiffe, welche Waaren geladen haben, deren Ausgang zu erweisen ist, verbunden, sich bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze und sodann, je nach der Richtung ihrer Fahrt, bei den Ansageposten zu Ruden oder Barhöft, oder Wittower Posthaus

durch Aufziehen einer Flagge zu melden und die Ankunft der Zollbeamten abzuwarten, welche den Schiffs- oder Kolli-Verschluß revidiren und den Befund, beziehungsweise (bei dem äußersten Ansageposten) den wirklich erfolgten Ausgang, sowohl auf der Haupt-Ausgangs-Deklaration als auf den über die Waaren sprechenden einzelnen Dokumenten bescheinigen. Nur diese Bescheinigung wird als vollständiger Nachweis des Ausgangs betrachtet, weshalb das Haupt-Zoll-Amt zu Wolgast die Begleitschein-Abgabe-Atteste über diejenigen Waaren, welche zur Ausfuhr über See bestimmt sind, auch nur mit der Klausel ausstellt, daß noch die Ausgangs-Bescheinigung des Ansagepostens beizubringen sei. Die Begleitscheine verbleiben in den Händen des Ansagepostens, um solche an das Haupt-Zoll-Amt zu Wolgast zurück zu befördern.

3) Schiffe, welche von Stettin mit Begleitung zum Ausgange über Wolgast abgefertigt worden sind, werden auch von Wolgast bis zum äußersten Ansageposten auf Kosten des Schiffers begleitet, und es werden in diesen Fällen die Ausgangsbescheinigungen (Nr. 2) sowohl von dem Ansageposten, als von dem begleitenden Beamten ertheilt.

2. Schiffe, welche in Swinemünde oder Wolgast ihre ganze Ladung einnehmen, oder die in Stettin eingenommene vervollständigen.

§. 63. In Ansehung der Waaren, welche in Swinemünde oder Wolgast zur Beförderung über See nach ausländischen oder inländischen Häfen eingenommen werden, kommen, ohne Unterschied, ob jene Waaren die ganze Ladung, oder einen Theil derselben ausmachen, die in den §§. 46 bis 52 und 54 bis 57 für die Abfertigung in Stettin ertheilten Vorschriften mit denjenigen Modifikation zur Anwendung, welche sich theils aus der Oertlichkeit, theils aus dem Umstande ergeben, daß die Schiffe unmittelbar in See gehen.

Die Ladestellen werden vom Haupt-Zoll-Amte im Einverständnisse mit der Schifffahrts-Polizei-Behörde angewiesen, und als erlaubte Ladezeit gelten die Stunden Vormittags von 6 bis 12 Uhr, Nachmittags von 2 bis 8 Uhr. Schiffe, welche Gegenstände laden, durch deren Ausfuhr der Anspruch auf Gefälle-Vergütung erlangt wird, werden von dem Zeitpunkte ab, wo dergleichen Gegenstände an Bord kommen, über Nacht auf Kosten des Schiffers bewacht. Wird einem Schiffe ein Theil seiner Ladung in Leichtern von Stettin zugeführt, so darf die Ueberladung in das Hauptschiff nur unter amtlicher Aufsicht geschehen. Befinden sich unter der Ladung Waaren, deren Ausgang erwiesen werden muß, so tritt während jeder Unterbrechung der Einladung Schiffsverschluß oder Bewachung auf Kosten des Schiffers ein. Wird eine in Stettin eingenommene Ladung in Swinemünde oder Wolgast durch Beiladung vervollständigt, so kommen bei der Schluß-Abfertigung die Bestimmungen des §. 55, der §§. 59 bis 61 und beziehungsweise des §. 62 nebeneinander zur Anwendung. Schiffe, welche in Wolgast Waaren einnehmen, deren Ausgang zu erweisen ist, und weder durch Schiffsverschluß, noch durch Verschluß der einzelnen Kolli gesichert werden kann, werden bis zum äußersten Ansageposten auf Kosten des Schiffers begleitet.

III. Bestimmungen wegen der Abfertigung an der Expeditionsstelle zu Divenow.

1. Obliegenheiten der Schiffer.

§. 64. Jeder in die Divenow bis zum Zollhause fahrende Schiffer ist verpflichtet, in der Nähe der Expeditionsstelle bei dem Dorfe West-Divenow (§. 3 zu 3) anzulegen und sich, sobald er sein Fahrzeug festgemacht hat, bei derselben zu melden. Er hat zugleich sämmtliche über Fahrzeug und Ladung sprechende Papiere vorzulegen, Fahrzeuge und Ladung der Revision der Zollbeamten zu unterwerfen, die dazu erforderlich erachtete Hülfsleistung

nach Anweisung der Beamten zu verrichten oder verrichten zu lassen, und überhaupt die Revision in der verlangten Weise möglichst zu erleichtern.

Es macht in diesen Angelegenheiten keinen Unterschied, ob das Fahrzeug beladen, beballastet oder leer ist, noch, ob überall bei der Expeditionsstelle eine Abfertigung zum Ein- oder Ausgange gewünscht wird oder nicht.

2. Waaren-Eingang.

§. 65. Waaren, welche ihrer Beschaffenheit nach bei der Einfuhr vom Auslande einem Eingangszolle unterliegen würden, dürfen nur von einem inländischen Orte aus- und nur dann auf der Divenow eingeführt werden, wenn sie mit der vorschriftsmäßigen Bezettelung einer inländischen Zollstelle, also entweder mit einem Deklarationsscheine oder einem Begleitscheine versehen sind (§. 2 und §. 3 zu 3).

Findet sich bei der Revision gegen die Uebereinstimmung der Waaren mit der darüber sprechenden Bezettelung nichts zu erinnern, so kommen

a) rücksichtlich der auf Deklarationsscheine eingeführten Gegenstände die Bestimmungen des §. 25 zu 2 a. zur Anwendung;

b) Die Begleitscheine werden mit dem Passage-Atteste (§. 76 der Zoll-Ordnung) versehen und nebst den Waaren verabfolgt.

Ergiebt die Revision gegen die Identität der Gegenstände Zweifel, welche nicht sofort genügend beseitigt werden können, oder werden gar nicht bezettelte eingangszollpflichtige oder verbotene Waaren vorgefunden, so wird die Waare mit Beschlag belegt und mit selbigen nach den Vorschriften des Zoll-Strafgesetzes weiter verfahren.

3. Waaren-Ausgang.

§. 66. Insofern sich bei denjenigen auf der Divenow ausgehenden Waaren, welche entweder mit einem vom Haupt-Steueramte zu Stettin ausgefertigten Deklarationsscheine, oder mit einem auf ein inländisches Amt gerichteten Begleitscheine versehen sind, durch die Revision die Uebereinstimmung der Waaren mit der Bezettelung ergiebt, werden die Deklarationsscheine, beziehungsweise die Begleitscheine, mit der Bescheinigung über den Ausgang versehen, den Transportanten zurückgegeben.

Stimmt die vorgelegte Bezettelung nicht mit den Waaren überein, und kann die Abweichung nicht sofort genügend aufgeklärt werden, so behält die Expeditionsstelle die Bezettelung zurück und macht, mit Einreichung derselben, dem vorgesetzten Haupt-Zollamte davon Anzeige.

Finden sich auf einem ausgehenden Fahrzeuge ausfuhrzollpflichtige Waaren vor, über welche entweder gar keine, oder eine auf geringere Menge lautende Bezettelung vorgelegt wird, so wird die Waare, beziehungsweise der nicht bezettelte Theil derselben, mit Beschlag belegt, und wegen versuchter Umgehung des Ausgangszolles nach den Vorschriften des Zoll-Strafgesetzes weiter verfahren.

IV. Bestimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnen-Gewässern.

A. Im Grenzbezirke.

§. 67. Waaren, welche aus dem Grenzbezirke (§. 1) nach den oberhalb desselben belegenen Binnengewässern, oder aus diesen nach einem unterhalb Swinemünde oder Wolgast oder am Binnenwasser zwischen Rügen und dem Festlande von Neu-Vorpommern belegenen Orte des Grenzbezirks geführt werden sollen, unterliegen für den Transport innerhalb des Grenzbezirks den Bestimmungen, welche die §§. 83 bis 87 der Zoll-Ordnung enthalten.

Die Ausfertigung des erforderlichen Legitimationsscheines erfolgt durch die Steuerbehörde desjenigen Orts, wo die Verladung Statt findet, für Waaren aber, welche in den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnen-Gewässern an einem Orte verladen werden, an welchem sich keine zur Legitimationsschein-Ertheilung befugte Steuerbehörde befindet, durch das Haupt-Zollamt zu Swinemünde oder zu Wolgast.

Waaren, welche aus den oberhalb des Grenzbezirks belegenen Binnengewässern zwar in den Grenzbezirk eingeführt werden, aber Swinemünde, Wolgast oder die Expeditionsstelle zu Divenow nicht überschreiten, unterliegen nur der Kontrole im Binnenlande nach §§. 92 bis 97 der Zoll-Ordnung.

Jedes Fahrzeug, welches die Peenemünder Schanze passirt, um aus der Peene nach dem zwischen Rügen und dem Festlande belegenen Binnenwasser zu gehen, muß — ohne Unterschied, ob es Waaren führt, die des Transportausweises im Grenzbezirke bedürfen oder nicht — bei dem Ansageposten daselbst anlegen, und es muß dessen Führer mit Vorlegung der Bezettelung die Ladung der Revision unterwerfen.

Dasselbe gilt in Betreff der Fahrzeuge, welche blos Ballast führen oder leer sind.

Die Beamten überzeugen sich, ob das Fahrzeug beladen, beballastet oder leer ist, im ersteren Falle von der Beschaffenheit der Ladung und, wenn sich darunter Gegenstände befinden, welche des Transportausweises bedürfen, von der Uebereinstimmung der geladenen Gegenstände mit der Bezettelung, worauf die letztere visirt und abgestempelt wird.

Für diejenigen Fahrzeuge, welche aus den Binnen-Gewässern zwischen Rügen und dem Festlande kommend, in die Peene eingehen, gelten die Vorschriften des §. 5 dieses Regulativs.

Wenn Binnenfahrzeuge in Stettin mit Gegenständen beladen werden sollen, welche nach Obigem des Transportausweises im Grenzbezirke bedürfen, so kann die Verladung auf Grund der Frachtbriefe der Versender erfolgen. Nach Beendigung der Ladung fertigt der Führer des Fahrzeuges ein Verzeichniß der verschiedenen Gegenstände nach beiliegendem Muster G. an, vollzieht es durch Unterschrift seines Vor- und Zunamens, und übergiebt dasselbe zweifach nebst den Frachtbriefen dem Packhofs-Vorsteher, welcher die Revision der Ladung anordnet. Nachdem der Revisionsbeamte beide Exemplare nach dem Befunde bescheinigt hat, legt der Schiffer dieselben nebst den Frachtbriefen der Legitimationsschein-Expedition des Hauptamts vor, welche den Legitimationsschein mit Bezug auf das anzustempelnde Verzeichniß ausfertigt und mit den abgestempelten Frachtbriefen dem Schiffer aushändigt, das Duplikat des Verzeichnisses aber zum Register-Belage zurückbehält.

Ist eine solche Ladung für mehrere Orte bestimmt, so wird für jeden Ort ein Verzeichniß der dahin bestimmten Gegenstände doppelt eingereicht und für jeden Ort ein besonderer Legitimationsschein ausgefertigt.

B. Außer dem Grenzbezirke.

§. 68. 1) Auf den Binnengewässern oberhalb des Grenzbezirks (§. 1) unterliegt der Sachverkehr überhaupt der Kontrole im Binnenlande, nach Vorschrift der §§. 92 bis 97 der Zoll-Ordnung.

2) Alle stromaufwärts nach Stettin kommenden Binnenfahrzeuge, ohne Unterschied, ob sie kontrolpflichtige Waaren geladen haben oder nicht, sind den Bestimmungen des §. 32 dieses Regulativs wegen Anmeldung bei der Steuer-Expedition am Unterbaum und Empfangnahme eines Ansage-Zettels unterworfen.

Die Abfertigung derselben bezüglich der Waaren-Kontrole im Binnenlande und der Mahl- und Schlachtsteuer erfolgt, wenn die specielle Revision dort ausführbar ist, sogleich bei der Steuer-Expedition, in welchem Falle die Abfertigung auf der Rückseite des Ansage-Zettels bescheinigt wird.

Letzterer muß, zum Beweise der geschehenen Anmeldung und Abfertigung, während des Aufenthalts in Stettin aufbewahrt und den Steuerbeamten auf Verlangen vorgezeigt, bei der Wiederausfahrt aus Stettin aber der Steuer-Expedition zurückgeliefert werden.

Ist die specielle Revision bei der Steuer-Expedition nicht ausführbar,

so wird das Fahrzeug zum Packhof verwiesen. In diesem Falle ist den Bestimmungen der §§. 32 und 33 wegen der zwischen der Baum- und Langenbrücke zu nehmenden Ankerstelle und wegen der Meldung beim Packhofsvorsteher zu genügen. Die Revision wird am Packhofe bewirkt und der danach bescheinigte Ansagezettel dem Führer des Fahrzeuges zurückgegeben, welcher damit, wie oben vorgeschrieben worden, zu verfahren hat.

3) Die Führer der in Swinemünde oder Wolgast zur definitiven Abfertigung nach Stettin verwiesenen See- und Leichter-Schiffe müssen ihre Fahrt dahin, und der Führer der in Stettin zum Ausgange seewärts abgefertigten Schiffe und Leichter ihre Fahrt bis zu dem Ausgangs-Amte in Swinemünde, Wolgast oder Divenow unverweilt und ohne weiteren Aufenthalt, als durch Wind und Wetter unvermeidlich wird, fortsetzen, auch während derselben die Ladung unberührt lassen. Sie dürfen ohne Erlaubniß der Steuer-Behörde auf der Fahrt weder am Ufer anlegen, noch mit dem Ufer oder mit andern Schiffen durch Böte Verkehr treiben.

4) Jeder Führer eines auf der Swine, der Peene, dem Haff oder der Oder unterhalb der langen Brücke zu Stettin am Ufer liegenden, oder sonst im Verkehr mit dem Lande oder mit andern Fahrzeugen stehenden See- oder Leichterschiffes oder andern Fahrzeuges ist verbunden, sich auf Verlangen gegen die Steuer-Beamten darüber, ob dasselbe zu den vorstehend unter No. 3 bezeichneten Fahrzeugen gehöre oder nicht, sofort auszuweisen, auch zu diesem Behuf die Prüfung zu gestatten, ob die Zugänge zu dem Schiffsräumen sich unter amtlichen Verschlusse befinden.

5) Friert ein unter amtlichem Verschlusse stehendes, oder mit amtlicher Begleitung versehenes Fahrzeug auf der Fahrt von Swinemünde oder Wolgast ein, so muß davon sofort auf Kosten des Schiffers dem nächstbelegenen Haupt-Amte schriftliche Anzeige gemacht werden, welches die nöthigen Maßregeln anordnet, je nachdem die Ladung aus dem Fahrzeuge geschafft werden oder bis zur Wieder-Eröffnung der Schiffahrt in dem Fahrzeuge verbleiben soll.

V. Allgemeine Bestimmnngen.

A. Verhältniß der Beamten, welche auf die Schiffe beordert werden.

§. 69. Wenn Beamte, des Dienstes wegen auf ein Schiff beordert sind, so müssen die Schiffer und deren Leute den Anweisungen derselben in Bezug auf ihre Amtsverrichtungen Folge leisten und überhaupt alles das befördern, was zur gehörigen Ausübung und zur Erleichterung jener Verrichtungen dienlich ist. Glaubt ein Schiffer Ursache zur Beschwerde über das Benehmen der Beamten zu haben, so kann er solche bei dem den Beamten vorgesetzten, oder auch bei dem auf der Reise ihm vorliegenden Haupt-Amte anbringen und sich der Ahndung einer etwanigen Ungebühr, so wie der Abstellung der Klage, wenn diese bei der nähern Untersuchung gegründet befunden wird, versichert halten. Der Schiffer ist verbunden, dem Beamten auf dem Schiffe ein anständiges Unterkommen, gleich den Passagieren aus dem Handelsstande zu gewähren, auch dieselben, wenn sie über 24 Stunden auf dem Schiffe bleiben müssen an seinem Tisch gegen Kostgeld aufzunehmen. Etwaige Anstände wegen der Höhe des Kostgeldes entscheidet die Schiffsfahrts-Polizei-Behörde. Geschieht die Bewachung oder Begleitung des Schiffes auf Kosten des Schiffers, so hat dieser:

a) die reglementsmäßigen Diäten nach dem Grade des Beamten für die Dauer der Schiffsbesetzung und die Zeit, deren der begleitende Beamte zur Rückkehr nach dem Abgangsort bedarf, zu entrichten, wobei je 24 Stunden für einen Tag und jeder angefangene Tag für voll gerechnet werde; außerdem

b) entweder die Zurückbeförderung des begleitenden Beamten selbst zu bewirken, oder die Reisekosten-Entschädigung zu zahlen. Besteht zwischen dem Abgangs- und dem Bestimmungsorte eine Verbindung durch ordinaire Personen- oder Schnellpost, und kann diese für den Zweck der Reise benutzt werden, so sind die tarifmäßigen Sätze zu entrichten, sofern nicht auf Grund der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 30. Juli 1842 (Gesetzsammlung Seite 247) ein Pauschquantum von 15 Sgr. für die Meile in Anspruch genommen wird. Geschieht dies, oder besteht keine zum Zweck der Reise zu benutzende Postverbindung, so wird das bezeichnete Pauschquantum gezahlt. Dabei wird eine Entfernung von weniger als eine Meile als eine volle Meile angesehen.

Die Begleitungs- und Bewachungs-Gebühren und Reisekosten-Entschädigung dürfen nicht an die betreffenden Beamten, sondern nur an das Haupt-Amt gegen Quittung gezahlt werden. Von der Rhede nach dem Hafen und vom Schiffe an das Land muß der Schiffer die Beamten in allen Fällen unentgeltlich zurückfahren.

B. Strafbestimmungen.

§. 70. Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung einer Vorschrift dieses Regulativs wird, sofern nicht deshalb nach dem Gesetz vom 23. Januar 1838 wegen Untersuchung und Bestrafung der Zollvergehen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit einer Ordnungsstrafe von Einem bis Zehn Thalern geahndet.

Berlin, den 31. Januar 1846.

Der Finanz-Minister. Flottwell.

A.

(Zu §. 7. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Flagge.

№ . . . des Deklarations-Registers.
№ . . . des Begleitschein-Ausfertigungs-Registers.
№ . . . des Kommunikations-Abgaben-Registers.

Haupt-Eingangs-Deklaration

des Schiffs-Kapitains
über den Inhalt des von ihm geführten Schiffes Nationalität
von Lasten Tragfähigkeit (die Last zu 4000 Pfund)
kommend von

Die Richtigkeit der vorstehenden Angaben, so wie der Auftragung der innen von № . . . . bis № . . . . aufgeführten Ladung des Schiffes versichert durch seine Unterschrift

. . . . . den

Der Schiffs-Kapitain.

Amtliche Vermerke.

I. Die Revision ist übertragen

II. Aus dem Schiffe sind Leichter beladen
1) . . . . laut Begleitschein-Ausfertigungs-Register № . . . .
2)

. . . . . den . . . . .

D . . Revisions-Beamte . . .
. . . . . . den . . . .

Laufende № der einzelnen Schiffspapiere.	Namen der Empfänger	Zahl der Kolli.	Deren fortlaufende №	Deren Markirung, Zeichen und №	Gattung der Waaren.	Deren Brutto-Gewicht. Ctr. Pfd.	Deren anderweiter Maßstab.	Bemerkungen des Deklaranten.	Amtliche Vermerke.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

B.

(Zu §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

№ .... des Deklarations-Registers. № .... des Notiz-Registers.

Schiffs-Provisions-Liste

für das Schiff .... Nationalität .... von ... Lasten Tragfähigkeit, besetzt, einschließlich des Kapitains und Steuermanns, mit .. Mann, kommend von ... geführt vom Kapitain .... aus ....

Zur Beachtung. In dieser Liste werden der Schiffs-Proviant und — soweit nach dem §. 13. des Regulativs vom 31. Januar 1846, sowie nach den unten beigefügten Bemerkungen überhaupt eine Anmeldung erfolgen muß — die Schiffsvorräthe, das Reisegepäck und die Reisegeräthe der Schiffsmannschaft, ingleichen die Schiffs-Inventarienstücke angemeldet.

Gegenstände, welche zwar anzumelden, aber nicht vorgedruckt sind, werden mit der Feder nachgetragen. Jede einzelne Position bildet eine besondere Zeile.

Anmeldung

I. des Schiffs-Proviants und der sonstigen Schiffs-Vorräthe.

Benennung der Gegenstände.	Eingegangen am		Davon sind: zur Verzehrung im Schiffe freigelassen		unter amtlichen Verschluß auf dem Schiffe oder zur Niederlage genommen.		versteuert		Nr. des Hebe-Registers	wieder-ausgegangen		Bemerkungen.
	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.		Ctr.	Pfd.	
A. Schiffs-Proviant.												
1. Getränke.												
Bier												
Wein												
Branntwein ...												
Rum und Arrak. .												
2. Anderer Schiffs-Proviant												
Fleisch												
Brod												
Grütze												
Mehl												
Butter												
Käse												
Salz												
Tabak												
Cigarren ...												
Reis												
Thee												
Kaffee												
Zucker												
Syrup												
Chocolade												
Apfelsinen												
Citronen, Limonen und Pomeranzen.												

Benennung der Gegenstände.	Eingegangen am		Davon sind: zur Verzehrung im Schiffe freigelassen		unter amtlichen Verschluß auf dem Schiffe oder zur Niederlage genommen.		versteuert		No. des Hebe-Registers	wieder ausgegangen.		Bemerkungen.
	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.		Ctr.	Pfd,	
B. Vorräthe zum Gebrauch für das Schiff.												
Bemerkung. Nur solche Vorräthe dieser Art brauchen angemeldet werden, welche sich in nicht gewöhnlicher Menge auf dem Schiffe befinden, oder deren Aufbewahrung dem Orte nach oder sonst nicht in der gewöhnlichen Weise erfolgt.												
Theer												
Pech												
Thran												
Farbe												
Talg												
Seife												
Tauwerk												
Bretter												
Nägel												

II. Anmeldung

des (noch nicht gebrauchten) Reisegepäcks und der (noch nicht gebrauchten) Reise-Geräthe für die Schiffsbemannung (nicht für die Passagiere.)

	Es sind versteuert im Gewicht von		№ des Hebe-Registers.	Betrag der Abgabe.
	Ctr.	Pf.		
Bemerkung. Kleidungsstücke, Bett- und Tischzeug, Koch- und Tafelgeschirr und alle ähnlichen Gegenstände werden, wenn sie zum Gebrauche des Kapitains oder der Schiffsmannschaft auf dem Schiffe bestimmt und schon gebraucht sind, nicht angemeldet. Ungebrauchte Gegenstände dieser Art werden hier angegeben:				

III. Anmeldung der Schiffs-Inventarienstücke.

	Es sind versteuert			
	im Gewicht von		№ des Hebe-Registers.	Betrag der Abgabe.
	Ctr.	U.		
A. Des auf der ersten Seite bezeichneten Preußischen Schiffes:				
1) Nur solche Inventarienstücke befinden sich auf dem Schiffe, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . . bescheinigten Inventarium bereits verzeichnet sind.				
2) Außer solchen Inventarienstücken, welche in dem von dem Hauptamte zu . . . . bescheinigten Inventarium verzeichnet sind, befinden sich auf dem Schiffe und werden zur Verzollung angemeldet:				
Schiffs-Anker . . . . Stück				
Anker-Ketten . . . . „				
Andere Ketten . . . . „				
Neues Segeltuch . . . „				
B. Anmeldung von Schiffs-Inventarienstücken des auf der ersten Seite bezeichneten . . . . (nicht Preußischen) Schiffes.				
Bemerkung. Von den gewöhnlichen Inventarienstücken ausländischer Schiffe (Segel, Taue, Kompasse u. s. w.) müssen die Anker und Ankerketten in jedem Falle, die übrigen nur dann angemeldet werden, wenn sie sich nicht im Gebrauch befinden oder vom Schiffe entfernt werden sollen.				
Hiernach werden angemeldet:				
Anker . . . . . . Stück				
Anker-Ketten . . „				

Für die richtige Angabe
beim Eingange

. . . . den . . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Für die richtige Angabe
beim Ausgange

. . . . . den . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Für den richtigen Befund
beim Eingange

Die Revisions-Beamten.

Für den richtigen Befund
beim Ausgange:

Die Revisions-Beamten.

(Zu §. 35. des Regulativs vom 31. Januar 1846). **C.**

Begleitschein-Empfangs-Register, Blatt No.   Abgegeben den   ten   18

Die Revision übernehmen:

Auszug

aus { der Zoll-Deklaration / dem Begleitscheine } des   Amts zu   No.   vom   ten   18

über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren, Behufs der Anmeldung derselben zur Verzollung; sofortigen Weiterversendung auf Begleitschein nach   über das   Amt zu   durch

Nummer der einzelnen Positionen.	Der Kolli		I. Inhalt { der Zoll-Deklaration. / des Begleitscheins.									II. Anträge und sonstige Bemerkungen des Waaren-Empfängers.	III. Revisions-Befund						IV. Gefälle-Berechnung.			V. Weiterer Nachweis der Waaren.				Bemerkungen (über angelegten Verschluß rc.)
			Gattung und Menge der Waaren.						Angabe						der Waaren.							in den Hebe- und Kontroll-Registern.				
			nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten, resp. Begleitschein-Extrahenten.			nach Statt gehabter amtlicher Ermittelung.										Menge.							dessen			
				Deren Gewicht.			Deren Gewicht.									Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht.										
	Zahl und Art der Verpackung.	Zeichen und Nummer.	Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Brutto	Netto.	Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	Brutto.	Netto.	ob und wie ein Verschluß angelegt ist, und Zahl der angelegten Bleie oder Siegel.	ob und von welchen Waaren Durchgangszoll und nach welchem Satze erhoben worden.	a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentlichen Niederlagen gelagert haben.		Zahl und Art der Kolli.	Angabe des vorgefundenen Verschlusses. Zahl der Bleie oder Siegel.	Gattung, mit Angabe der Tarif-Position	Brutto	Netto.	Anderweiter Maßstab.	Netto-Gewicht durch Abrechnung der tarifmäßigen Tara.	Tarif-Satz.	Gefälle-Betrag.	Benennung des Registers	Blatt.	Nummer.	im Commerzial-Register	
				Ct Pfd.	Ct. Pfd.		Ct. Pfd.	Ct. Pfd.								Ct. Pfd	Ct. Pfd.		Ctr. Pfd.	Rt. sgr.	Rt. sg. pf.					

(Zu §. 35. des Regulativs vom 31. Januar 1846). **D.**

Begleitschein-Empfangs-Register, Blatt No. Abgegeben den ten 18

Die Revision übernehmen:

Auszug

aus { der Zoll-Deklaration / dem Begleitscheine } des Amts zu No. vom ten 18

über die damit an Unterzeichnete eingegangenen Waaren, Behufs der Anmeldung derselben zur Niederlage.

Nummer der einzelnen Positionen.	Der Kolli: Zahl und Art der Verpackung.	Der Kolli: Zeichen und Nummer.	I. Inhalt der Zoll-Deklaration / des Begleitscheins. Gattung und Menge der Waaren, nach der noch nicht geprüften Angabe des Deklaranten, resp. Begleitschein-Extrahenten: Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	desgl., Deren Gewicht: Brutto	desgl., Deren Gewicht: Netto nach der Verwiegung.	Gattung und Menge der Waaren, nach Statt gehabter amtlicher Ermittelung: Benennung der Waaren nach Anleitung des Zoll-Tarifs.	desgl., Deren Gewicht: Brutto nach der Verwiegung.	desgl., Deren Gewicht: Netto.	Angabe: ob und wie ein Verschluß angelegt ist, und Zahl der angelegten Bleie oder Siegel.	Angabe: ob und von welchen Waaren Durchgangszoll und nach welchem Satze erhoben worden.	Angabe: a) bei welchem Amte die Waaren ursprünglich eingegangen sind, b) wie lang dieselben bereits in öffentlichen Niederlagen gelagert haben.	II. Anträge und sonstige Bemerkungen des Waaren-Empfängers.	III. Revisions-Befund: Zahl und Art der Kolli.	Angabe des vorgefundenen Verschlusses. Zahl der Bleie oder Siegel.	der Waaren: Gattung, mit Angabe der Tarif-Position.	Menge: Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht: Brutto	Menge: Durch Verwiegung ermitteltes Gewicht: Netto.	Menge: Anderweiter Maßstab.	IV. Aufnahme der Waaren in die Niederlage. Des Niederlage-Registers: Littr.	Konto.	Blatt.	Nummer.	Bemerkungen (über angelegten Verschluß 2c.)	V. Abgang aus der Niederlage. Datum des Abgangs.	Der Kolli: Zahl und Art der Verpackung.	Der Kolli: Zeichen und Nummer.	Gewicht: Brutto.	Gewicht: Netto.
				Ct. Pfd.	Ct. Pfd.		Ct. Pfd.	Ct. Pfd.								Ct. Pfd	Ct. Pfd.										Ctr. Pfd.	Ctr. Pfd.

E.

(Zu §. 46. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Flagge.

№ des Deklarations-Registers.
№ des Begleitschein-Ausfertigungs-Registers.
№ des Begleitschein-Empfangs-Registers.
№ des Kommunikations-Abgaben-Registers.

Haupt-Ausgangs-Deklaration.

Eingetragen unter №
des Schiffs-Ausgangs-Registers.

Unterzeichneter meldet dem Königlichen Haupt- Amte an, daß das Schiff Nationalität von Lasten Tragfähigkeit (die Last zu 4000 Pfund) geführt vom Kapitain zum Ausgange nach am sich in Ladung legen wird, für Die Einladung der Waaren fängt den ten an und wird bis zum beendigt werden.

. . . . . den . . . . .

Die richtige Auftragung der innen von № bis № verzeichneten Ladung versichert

. . . . . den . . . .

Der Schiffs-Kapitain.

Tragfähigkeit laut Meß-Attest
. . . . Lasten

Die Verladung wird gestattet.
Zur Beaufsichtigung derselben werden bestimmt
. . . den . . .

Amtliche Vermerke des Haupt-Zoll-Amts.

Laufende №	Benennung der Spezial-Dokumente, welche den Ausgang legitimiren, nach Ausstell.-Ort, Datum u. №	Namen der Versender.	Zahl der Kolli.	Deren fortlauf. №	Deren Markirung.	Angabe über die Art der Waaren.	Deren Brutto-Gewicht. Ctr. Pfd.	Deren anderweiter Maßstab.	Bemerkungen.

Kontrol-Vermerke.

Monat.	Tag.	Stunde.	Laufende №	Befund

F.

(Zu §. 54. des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Lade-Liste

für das Schiff geführt vom Schiffer
bestimmt nach

Zur Beachtung.

1) In dieser Liste sind alle Waaren anzugeben, welche ohne besondere Deklaration an Bord genommen werden. Werden Waaren derselben Gattung geladen, so sind die bis Mittag geladenen spätestens in der Mittagstunde, die später eingenommenen spätestens beim Tagesschlusse einzutragen. Werden Waaren verschiedener Gattung geladen, so darf mit der Ladung einer andern Waaren-Gattung nicht eher begonnen werden, als bis die unmittelbar vorher verladene in der Liste verzeichnet ist.
2) Die Lade-Liste muß nebst der Haupt-Ausgangs-Deklaration und den Spezial-Deklarationen stets zur Einsicht der revidirenden Beamten bereit gehalten werden.
3) Am Schlusse wird die Liste durch Namens-Unterschrift vom Schiffer vollzogen.
4) Die Uebertretung oder Nichtbeachtung einer der vorstehenden Vorschriften wird nach §. 70 des Regulativs vom 31. Januar 1846 geahndet.

Monat.	Tag.	Name des Versenders.	Benennung der Waaren.	Angabe über deren Menge.

G.

(zu §. 67 des Regulativs vom 31. Januar 1846.)

Verzeichniß der Ladung

des Fahrzeuges geführt vom Schiffer
bestimmt nach

Laufende Nummer des Frachtbriefes.	Namen des Versenders.	Name des Waaren-Empfängers.	Wohnort des Waaren-Empfängers.	Angabe der Waaren, auf welche der Frachtbrief des Versenders lautet, nach Kolli, Stückzahl, Marke, Waaren-Gattung und Menge, letzteres nach Gewicht, Orhoft oder Eimer, in Buchstaben.

Die hier verzeichneten Waaren erkenne ich an in Ladung genommen zu haben.

Stettin, den ten

Der Schiffsführer.

2. Der Nachtrag zu diesem Regulative vom 2. März 1852 — Extra-Beilage zu Nr. 14 des Stettiner Amtsblatts pro 1852 — so wie die im Anschluß daran erlassene Polizei-Verordnung der K. Regier. zu Stettin v. 30. März 1852 sind durch den Erlaß der K. Minist. für H., Gew. u. öffentl. Arb., des Innern u. der Finanzen v. 30. April 1853 wieder aufgehoben, dergestalt, daß das früher bestandene Verfahren wieder zur Anwendung kommt.

3. In Betreff der, des Zollsatzes wegen, eintretenden Bewachung der in dem Hafen von Swinemünde aus See ankommenden Schiffe und der Theilnahme der in Swinemünde stehenden Hafengendarmen an der Schiffsbewachung und Schiffsbegleitung ist ein besonderes Regulativ v. 16. Juli 1844 ergangen, welches nebst der Verf. d. K. Reg. zu Stettin v. 31. Juli 1844 an die K. Schifffahrts-Kommission in Swinemünde nachstehend mitgetheilt wird.

a. In der Anlage lassen wir der Königl. Schifffahrts-Kommission Abschrift des nunmehr von dem Königl. Finanz-Ministerio erlassenen Regulativs vom 16. Juli c. wegen der Schiffsbewachung daselbst zugehen, um darnach die Lootsen genau zu instruiren, wie sie sich in den einzelnen Fällen, je nachdem das von ihnen eingebrachte Schiff unterhalb oder innerhalb des Revisions-Rayons ankommt, oder je nachdem dies bei Nacht oder bei Tage geschieht, zu verhalten haben.

Die im §. 17 des früher zur Kenntnißnahme mitgetheilten Regulativ-Entwurfs enthaltene Bestimmung wegen der den Lootsen für die Schiffsbewachung zu bewilligenden Remuneration ist fortgelassen, da es nach der Aeußerung des Herrn Finanzministers Excellenz einer besonderen reglementarischen Bestimmung nicht bedarf. Derselbe hat indeß gegen die Remuneration von 20 Sgr. für je 24 Stunden nichts zu erinnern gefunden.

Stettin, den 31. Juli 1844.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

b. Regulativ

betreffend die, des Zollsatzes wegen eintretende Bewachung der, in dem Swinemünder Hafen aus der See ankommenden Schiffe und die Theilnahme der in Swinemünde stehenden Hafengendarmerie an der Schiffsbewachung.

A. Vorschriften über die Bewachung der eingehenden Schiffe.

I. Bewachung der Schiffe, bis dieselben vor Anker gebracht sind.

Allgemeine Vorpflichtung der Seelootsen.

§. 1. Die Seelootsen sind verpflichtet, die von ihnen in den Hafen geführten Schiffe, nach Anleitung der Hafenpolizei-Ordnung vom 22. August 1833 und der unterm 13. Septbr. 1841 zwischen den Zoll- und Schifffahrtsbehörden getroffenen Vereinbarung wegen der Anker- und Revisionsplätze, im Hafen von Swinemünde vor Anker zu bringen und bis dahin, daß sie den nach den §§. 2 und 3 und 5 bis 8 des gegenwärtigen Regulativs ihnen obliegenden Verpflichtungen genügt haben, dafür zu sorgen, daß das Zollinteresse nicht verletzt werde, namentlich kein Waaren-Einschleif aus den von ihnen geführten Schiffen und überhaupt kein Verkehr zwischen letzteren und dem Lande, oder mit andern Schiffen Statt finde.

II. Bewachung der vor Anker liegenden Schiffe.

1. Im Falle der Ankunft bei Tage.

§. 2. Ist das Schiff bei Tage, d. h. von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, es sei unterhalb oder innerhalb des Revisions-Rayons, vom Lootsen vor Anker gebracht, so begiebt derselbe sich sofort mit den Schiffspapieren ans Land.

Je nachdem das Schiff sich unterhalb oder innerhalb des vorgedachten Rayons befindet, kommen dann folgende verschiedene Bestimmungen zur Anwendung (§§. 3 und 4).

a. Sofern die Schiffe unterhalb des Revisions-Rayons bei Swinemünde vor Anker gebracht sind.

§. 3. Ist das Schiff bei Tage unterhalb des Revisions-Rayons festgelegt, so landet der Lootse unmittelbar vor dem Schifffahrts-Amtshause, damit die, zur Besatzung des von ihm verlassenen Schiffes bestimmte Zollwache mit dem-

selben Boote, mit welchem er an das Land gekommen ist, zum Schiffe gelange. Der Lootse weiset den Bootsführer an, die Zollwache zu erwarten, und verfügt sich zum Schifffahrts-Amtshause.

Nachdem der Lootse das Schiff verlassen hat, übernimmt die Zollverwaltung die Bewachung, ohne daß eine Signalisirung von Seiten des Lootsen erfolgt.

Damit jene Bewachung sofort veranlaßt werde, patrouilliren zwei Grenz-Aufseher von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang unterhalb des Revisions-Rayons. Der eine derselben hält sich in der Regel auf dem Lootsen-Thurme auf, von wo aus er die ankommenden Schiffe schon in solcher Entfernung sehen kann, daß von dem Zeitpunkt an, da er sie erblickt, noch mehrere Stunden vergehen, bevor die Schiffe den Hafen erreichen. Läßt die Richtung des Windes voraussetzen, daß das ansegelnde Schiff unterhalb des Revisions-Rayons werde ankern müssen, so begiebt sich einer der vorbezeichneten Grenz-Aufseher bei Zeiten zur Stadt, um die zur Bewachung erforderliche Mannschaft herbeizuholen.

Ist ein Zollbeamte als zur Schiffsbesatzung bestimmt bezeichnet, so wird dieser herbeigerufen, sonst aber die erforderliche Mannschaft von der Hafengendarmerie-Wache (§. 11) herbeigeholt. Die zur Schiffsbesatzung beorderte Person verfügt sich ungesäumt zum Schifffahrts-Amtshause und mittelst des dort befindlichen Boots auf das Schiff.

b. Sofern die Schiffe innerhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht sind.

§. 4. Ist das Schiff bei Tage innerhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht, so liegt dem Lootsen in Betreff der Beförderung einer Zollwache an den Bord des Schiffes keine Verpflichtung ob.

Nur dann, wenn das Haupt-Zollamt es in besonderen Fällen für nöthig erachtet, wird das Schiff bei Tage mit einer Zollwache besetzt. In der Regel wird es bei Tage nur von einem, am Bollwerk patrouillirenden Zoll-Beamten allgemein beobachtet, und erst gegen Sonnenuntergang und zwar dann besetzt, wenn die Abfertigung oder Verschließung des Schiffes bei Tage nicht erfolgen konnte.

2. Bewachung der bei Nacht vor Anker gebrachten Schiffe.

a. Wenn dieselben sich innerhalb des Revisions-Rayons bei Swinemünde befinden.

aa. Gewöhnliches Verfahren.

§. 5. Wird ein Schiff bei Nacht, d. h. in der Zeit zwischen Sonnenunter- und Sonnenaufgang innerhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht, so giebt der Lootse hiervon durch Aufstecken einer Signalflagge, wenn diese noch sichtbar ist, sonst aber durch eine Laterne der, aus zwei Grenz-Aufsehern bestehenden Wache, welche sich von Sonnenunter- bis Sonnenaufgang im Grenz-Aufseher-Zimmer des Zoll-Amtsgebäudes befindet, ein Zeichen.

Das Signal wird von der Wache sogleich mittelst Aufziehens der Signal-Flagge, oder einer Laterne an der vor dem Haupt-Zoll-Amtsgebäude aufgerichteten Signalstange erwiedert. Während der eine Aufseher das Signal anfzieht, ruft der zweite ungesäumt den ihr zur Schiffs-Besetzung angewiesenen Zoll-Beamten, oder begiebt sich, wenn nach der ihm am Abend vorher ertheilten Instruktion ein solcher nicht disponibel ist, zur Hafengendarmerie-Wache (§. 11) und holt von dort die Mannschaft zur Schiffs-Besetzung herbei.

Der Lootse sendet inzwischen ein Boot vom Schiffe aus nach dem Punkt, wo das von den Aufsehern aufgestellte Signal sich befindet. Jenes Boot befördert die Zollwache zu dem Schiffe, welches der Lootse nunmehr verlassen darf.

bb. Verfahren, wenn ausnahmsweise das vom Lootsen gegebene Signal unerwiedert bleibt.

§. 6. Sollte das Signal, welches von dem Lootsen gegeben ist (§. 5) von der Wache im Zoll-Amtsgebäude nicht erwiedert werden, und findet sich nach Ablauf einer Stunde keine Zollwache am Bord des Schiffes zur Ablösung des Lootsen ein, so darf der Letztere das Schiff verlassen. Derselbe hat jedoch, bevor dies geschieht, den Schiffer dafür verantwortlich zu erklären, daß Niemand vom Bord, noch irgend Jemand, mit Ausnahme des Zollbeamten oder der Hafengendarmerie, an Bord gelange, oder gar Sachen irgend welcher Art von oder nach dem Schiffe gebracht werden. Nachdem dem Schiffer die geeignete Eröffnung gemacht ist, begiebt der Lootse sich mit den Schiffspapieren an das Land, weiset den Bootsführer an, die Zollwache zu erwarten, benachrichtigt die Wache im Haupt-Zoll-Amtsgebäude von seinem Abgange und legt die Schiffspapiere im Büreau des Lootsen-Kommandeurs nieder, von wo sie der Schiffer am andern Morgen abholt. Einer der Auf-

seher im Haupt-Zoll-Amtsgebäude (§. 5) holt in der §. 5 vorgeschriebenen Art die Schiffs-Besetzung herbei, welche sodann mittelst des Bootes, welches den Lootsen an das Land gebracht hat, sich an Bord des Schiffes begiebt.

Davon, daß die Haupt-Zoll-Amtswache das Signal nicht erwiedert habe, ist in allen Fällen dem Haupt-Zoll-Amte Anzeige zu machen, welches eine Untersuchung darüber, ob den Zoll-Beamten deshalb etwas zur Last fällt, und nach Umständen die Bestrafung derselben veranlaßt.

b. Bewachung der Schiffe, welche bei Nacht unterhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht sind.

aa. Gewöhnliches Verfahren.

§. 7. Wird ein Schiff bei Nacht (§. 5) unterhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht, so ist der Lootse in der Regel verpflichtet, zur Bewachung des Schiffes, die erste Nacht auf demselben zu bleiben. Gleich nach Sonnenaufgang begiebt er sich am folgenden Tage mit den Schiffspapieren ans Land, weiset den Bootsführer an, die Zollwache zu erwarten und deponirt die Papiere im Büreau des Lootsen-Kommandeurs. Die Bewachung des Schiffes wird alsdann von der Zoll-Verwaltung übernommen. Von den beiden Aufsehern, welche zufolge des §. 3 von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang unterhalb des Revisions-Rayons patrouilliren, holt der eine, in der §. 3 bezeichneten Art, die zur Schiffs-Bewachung erforderliche Mannschaft herbei, welche sich sogleich mit dem Boote, welches den Lootsen an das Land gesetzt hat, an den Bord des Schiffes begiebt.

bb. Verfahren, wenn der Lootse das Schiff ausnahmsweise vor Sonnen-Aufgang verlassen muß.

§. 8. Sollte der Lootse durch ein Signal schon vor Sonnenaufgang nach der Lootsen-Wache oder nach dem Schiffahrts-Amtshause berufen werden, so verfügt sich sogleich ein Mann von der innern Lootsen-Wache zur Wache im Haupt-Zoll-Amtsgebäude und benachrichtigt dieselbe von der Abberufung des Lootsen.

Die Wache im Haupt-Zoll-Amtsgebäude holt in der §. 5 angegebenen Weise die Zollwache herbei und diese begiebt sich nach dem Punkte, wo der Lootse muthmaßlich mit dem Boote landen wird, nämlich zunächst nach dem Schifffahrts-Amtshause und, im Fall das Boot sich hier nicht befindet, nach dem Lootsenthurm. Der Lootse, welcher das Schiff eingeführt hat, verläßt es, nachdem das ihm gegebene Signal von ihm wahrgenommen und der Kapitain, wie in dem §. 6 erwähnten Falle, verwarnt ist. Er landet entweder beim Schifffahrts-Amtshause oder beim Lootsenthurm, je nachdem seine Gegenwart auf der einen oder auf der andern Stelle gefordert wird. Der Führer des Boots, welches den Lootsen von dem Schiffe an das Land gebracht hat, wird, wie in den übrigen vorgedachten Fällen, von ihm angewiesen, so lange am Lande zu verweilen, bis die Zollwache eintreffe, welche sodann mit dem Boote zu dem Schiffe hinübergesetzt wird.

III. Revision der durch Lootsen besetzten Schiffe.

§. 9. Das Haupt-Zoll-Amt ist berechtigt, die Revision eines durch Lootsen bewachten Schiffes anzuordnen. Sollte der Zoll-Beamte beim Anlegen an das Schiff den Lootsen nicht wachsam auf dem Verdecke finden, so wird hiervon der Schifffahrts-Kommission Anzeige gemacht, welche den Lootsen zur Untersuchung und nach Umständen zur Bestrafung zieht.

B. Theilnahme der in Swinemünde stehenden Hafengendarmerie am Zolldienste.

§. 10. Das in Swinemünde stationirte Hafengendarmerie-Kommando hat, soweit die eigentlichen Zoll-Beamten dazu nicht verwendet werden, die Bewachung der Schiffe, die Beaufsichtigung ihrer Löschung und deren Begleitung unter Befolgung der Bestimmungen gegenwärtigen Regulativs zu besorgen.

I. Bereithaltung und Herbeischaffung der zum Zolldienst erforderlichen Mannschaft.

§. 11. Außer der, für polizeiliche Funktionen bestimmten Wachtmannschaft von einem Unteroffizier und drei Mann, welche im Rathhause ihr Wachtzimmer hat, ziehen jeden Mittag sechs Mann auf die Wache. Diese sind verpflichtet, auf die mündliche Aufforderung eines Zoll-Beamten demselben sowohl bei Tage als zur Nachtzeit, sogleich Behufs Besetzung von Schiffen zu folgen.

§. 12. Sind die sechs Mann, welche nach §. 11 für die Zoll-Verwaltung bestimmt sind, bis auf zwei im Zolldienste beschäftigt, so zieht der Unteroffizier der Wache sofort vier andere heran. Sollte aber, nach der von einem Zoll-Beamten dem wachthabenden Unteroffizier gemachten Mittheilung, die Zahl der im Ansegeln

begriffenen Schiffe so groß sein, daß die gewöhnliche Wache von sechs Mann nicht ausreichen würde, so beordert der Unteroffizier sogleich die nach Maßgabe der Zahl der ansegelnden Schiffe erforderliche Mannschaft.

§. 13. Diejenigen Hafengendarmen, welche zur Beaufsichtigung der Löschung der Schiffe, oder zur Begleitung derselben nach Stettin erforderlich sind, hat der Unteroffizier der Wache auf Erfordern ebenfalls heranholen zu lassen. Jene Gendarmen werden aber aus den Quartieren beordert und dürfen nicht aus der Zahl derjenigen Leute genommen werden, welche sich für die Zoll-Verwaltung auf der Wache befinden (§§. 11, 12).

II. Bestimmung der Zahl und der Bewaffnung der einzelnen Posten.

§. 14. In den kälteren Jahreszeiten und längeren Nächten werden zur Begleitung für jedes Schiff zwei Mann bestimmt, die sich während der Begleituug ablösen. — Ist ein Schiff nur zu bewachen (§§. 3 bis 8) oder dessen Löschung zu beaufsichtigen, so hängt es von der Militair-Behörde ab, ob zwei Mann für jedes Schiff zu senden sind, oder ob die Ablösung des, aus einem Mann bestehenden Postens innerhalb 24 Stunden durch einen andern Mann eintreten soll.

§. 15. Bei einem jeden Dienst, den die Hafengendarmerie für die Zoll-Verwaltung übernimmt, muß dieselbe wenigstens mit dem Seitengewehr bewaffnet sein. Der militairische Vorgesetzte kann aber in allen Fällen bestimmen, daß die Verrichtung des Dienstes in vollständiger Bewaffnung geschehen soll.

III. Pflichten der Hafengendarmerie
1. bei Bewachung, 2. bei Beaufsichtigung der Löschung, 3. bei Begleitung der Schiffe.

§. 16. Die Hafengendarmen, welche für die Zoll-Verwaltung Dienste leisten, haben dabei — was ihnen von ihren Dienstvorgesetzten bekannt zu machen ist — folgende Verpflichtungen:

1) Die zur Bewachung eines Schiffes auf dasselbe beorderten Gendarmen haben darüber zu wachen, daß kein Gegenstand irgend einer Art und keine Person vom Bord oder an Bord des Schiffes gelange, mit alleiniger Ausnahme der Zoll-Beamten, der zum Zolldienst kommandirten Hafengendarmerie, und des Führers oder Kapitains des Schiffes.

2) Bei der Beaufsichtigung der Löschung werden sie jedesmal besondere, genau zu befolgende Anweisungen erhalten.

3) Bei der Begleitung von Schiffen haben die Hafengendarmen zu überwachen, daß, außer den Zoll-Beamten am Bestimmungsorte, Niemand die von der Zoll-Behörde angelegten Bleie und Siegel unter irgend einem Vorwande abnehme oder beschädige und daß kein Gegenstand, welcher sich am Bord des Schiffes befindet, von demselben gebracht werde. Auch darf Niemand, außer den Zoll-Beamten, an Bord des Schiffes kommen.

IV. Strafe der Verletzung dieser Pflichten.

§. 17. Jede Verletzung der, nach Vorstehendem den Hafengendarmen obliegenden Verpflichtungen soll, wenn kein anderes Vergehen dabei konkurrirt, die Strafe der Nachlässigkeit im Dienste nach sich ziehen.

V. Remuneration der Hafengendarmerie für deren Schiffsdienst.

§. 18. Jedem, zum Bewachungs- oder Begleitungsdienst (§. 16 zu 1 und 3) einzeln kommandirten Hafengendarmen werden für jede 24 Stunden 15 Sgr. gezahlt. Hat der Dienst nicht volle 24 Stunden gedauert, so werden dennoch 15 Sgr. dafür gewährt.

Werden zwei Gendarmen auf dasselbe Schiff gleichzeitig oder binnen je 24 Stunden kommandirt, so werden für diese beiden Leute im Ganzen 20 Sgr. für je 24 Stunden, oder weniger, gezahlt.

§. 19. Die §. 18 bezeichneten Diäten werden nicht an jeden einzelnen Mann, der dienstthätig gewesen ist, sondern in bestimmten Zeitabschnitten an den Offizier des Kommandos berichtigt, welcher damit nach der ihm von seinen Dienstvorgesetzten ertheilten Anweisung verfährt.

Berlin, den 16. Juli 1844.

Der Finanz-Minister. (gez.) Flottwell.

c. Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 7. Dezbr. 1853 an die K. Schifffahrts-Kommission in Swinemünde.

Unter Hinweisung auf das Schreiben der Königl. Schifffahrts-Kommission vom 30. September c. an das dortige Haupt-Zoll-Amt, betreffend die in Vorschlag gebrachte Abänderung der §§. 5 und 6 des Regulativs vom 16. Juli 1844 wegen

Bewachung der in den dortigen Hafen eingehenden Schiffe, übersenden wir der Kön. Schifffahrts-Kommission einliegend Abschrift der Schreiben des Herrn Provinzial-Steuer-Direktors hier vom 2. und 29. v. M., sowie die darin erwähnten abändernden Bestimmungen zur Kenntnißnahme, Nachachtung und Instruktion der Lootsen.

Stettin, den 7. Dezember 1853.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Entwurf

zur veränderten Fassung der §§. 5 und 6 des Regulativs vom 16. Juli 1844.

2. Bewachung der bei Nacht vor Anker gebrachten Schiffe.

a. Wenn dieselben sich innerhalb des Revisions-Rayons bei Swinemünde befinden.

§. 5. Wird ein Schiff bei Nacht, d. h. zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang innerhalb des Revisions-Rayons vor Anker gebracht, so veranlaßt der Lootse die ungesäumte Absendung eines Bootes vom Schiffe zum Haupt-Zoll-Amts-Gebäude, mit der Weisung, sich bei der Wache im Grenz-Aufseher-Zimmer, welches durch eine vor demselben aufgestellte Signallaterne mit rothem Lichte bezeichnet ist, zu melden und die Zollwache zur Schiffs-Besetzung entgegen zu nehmen.

§. 6. Der Lootse ist verpflichtet, das Schiff inzwischen unter Aufsicht zu halten, und dasselbe nicht vor dem Eintreffen der Zollwache zu verlassen.

Die veränderte Fassung der §§. 5 u. 6. des obigen Regulativs ist durch Rescr. des Herrn Gen.-Steuer-Direktors v. 25. Nov. 1853 genehmigt.

VII. Ueber die Behandlung des Waaren-Ein- u. Ausgangs bei den Hauptzollämtern Colbergermünde, Rügenwalde u. Stolpmünde, in Bezug auf Zollverfassung ist das durch besondere Beilage zum Amtsbl. der K. Reg. zu Cöslin pr. 1848 Nr. 22 publicirte Regulativ v. 18. April 1848 ergangen, aus welchem die, den Grenzbezirk, die Zollstraße und Dienststellen, sowie die, die Bestimmungen wegen Behandlung des Verkehrs bei den Aufsichtsposten und bei den Abfertigungsstellen enthaltenden §§. 1 bis 4 und 51 bis 54 nachfolgend mitgetheilt werden.

1. Grenzbezirk.

§. 1. Die Binnenlinie des Grenzbezirks gegen die Ostsee an der Küste von Hinterpommern geht a) bei Colbergermünde: über Alt-Bork, Sellnow nördlich bis zu dem, nach der See-Seite zu belegenen Münder-Thore der Stadt Colberg (dieselbe vom Grenz-Bezirk ausschließend) dann südöstlich über Bullenwinkel u. s. w., b) bei Rügenwalde: über Preetz, Rußhagen um die Stadt Rügenwalde und deren Vorstädte in westlicher Richtung (die Stadt vom Grenzbezirk ausschließend) sodann vom nördlichen Thore der Stadt über Zizow, Kopahn u. s. w. c) bei Stolpmünde: über Muddel, Hohenstein, Wintershagen, Weitenhagen u. s. w.

2. Zollstraßen und Dienststellen.

§. 2. Durch die im §. 1 bezeichneten Theile des Grenzbezirks führen drei für die Schifffahrt gestattete Zollstraßen, an deren jeder sich ein Haupt-Zollamt befindet, namentlich: 1) die Persante von der See bis Colberg, mit dem Haupt-Zoll-Amte zu Colbergermünde; 2) die Wipper von der See bis Rügenwalde mit dem Haupt-Zollamte zu Rügenwalde und dem Voramte Rügenwaldermünde; 3) die Stolpe, von der See bis Wintershagen gegenüber, mit dem Haupt-Zoll-Amte zu Stolpmünde.

§. 3 Von den Zollstellen nach dem Binnenlande führen durch den Grenzbezirk folgende Zollstraßen für den Landtransport: 1) von Colbergermünde durch die Pfannenschmieden bis zum Münderthore zu Colberg; 2) von Rügenwaldermünde bis zum neuen Thore zu Rügenwalde; 3) von Stolpmünde die Chaussee bis zur Binnenlinie jenseits Wintershagen.

§. 4. Außerdem ist zu Treptower-Deep, zu Cösliner-Nest und zu Leba die Abfertigung für die Bootsfahrt vom Inlande über die See nach dem Inlande gestattet. Es befinden sich zu dem Zwecke: 1) zu Treptower-Deep und zu Cösliner-Nest Aufsichtsposten, 2) zu Treptow an der Rega, zu Cöslin und zu Leba Abfertigungsstellen, welche mit den dortigen Steuer-Aemtern verbunden sind, (§§. 51 bis 54). Allen Fahrzeugen, welche aus einem ausländischen Hafen kommen, oder nach einem solchen bestimmt sind, ist jeder Verkehr an einem der vorgenannten Orte verboten.

Bestimmungen wegen Behandlung des Verkehrs bei den Aufsichtsposten zu Treptower-Deep und Cösliner-Nest und bei den Abfertigungsstellen zu Treptow a. d. R., Cöslin und Leba (§. 4).

1. Obliegenheiten der Bootsführer.

§. 51. Jeder Bootsführer, welcher bei Treptower-Deep, Cösliner-Nest oder Leba ankommt, ist, sofern nicht sein Fahrzeug ganz ohne Ladung ist, verpflichtet, sobald er dasselbe festgemacht hat, sich an den erstgenannten beiden Orten bei dem dort stehenden Grenzaufseher, in Leba aber bei dem Steueramte zu melden. Er hat zugleich sämmtliche über Fahrzeug uud Ladung sprechende Papiere vorzulegen, Fahrzeug und Ladung der Revision der Zollbeamten zu unterwerfen, die dazu erforderliche Hülfsleistung nach Anweisuug der Beamten zu gewähren oder gewähren zu lassen und überhaupt die Revision in der verlangten Weise möglichst zu erleichtern.

2. Waaren-Eingang.

§. 52. Waaren, welche ihrer Beschaffenheit nach bei der Einfuhr vom Auslande einem Eingangszolle unterliegen würden, dürfen nur von einem inländischen Orte her und nur dann an einer der im §. 51. benannten Stellen eingeführt werden, wenn sie mit der vorschriftsmäßigen Bezettelung einer inländischen Zollstelle versehen sind, also entweder mit einem Deklarationsscheine oder mit einem Begleitschein Nr. II., welcher letztere beim Eingange über das Treptower-Deep oder Cösliner-Nest auf das Haupt-Zoll-Amt Colbergermüude, beim Eingange zu Leba auf das Haupt-Zoll-Amt Stolpmünde lauten muß. Auf Begleitschein I. abgefertigte Waaren dürfen an den genaunten Orten nicht eingeführt werden. Findet sich bei der Revision gegen die Uebereinstimmung der Waaren mit der darüber sprechenden Bezettelung nichts zu erinnern, so wird nachstehendergestalt verfahren: a. zu Treptower-Deep und Cösliner-Nest ertheilt der Grenzaufseher die Erlaubniß zum Transport beziehungsweise nach Treptow a. d. R. oder Cöslin, nebst einer, zum Ausweise während des Transports dienenden Bescheinigung. Die letztere schreibt die einzuhaltende Straße und die Frist vor, binnen welcher die Waaren nebst vollständiger Bezettelung in unveränderter Gestalt dem Steueramte zu Treptow a. d. R. beziehungsweise zu Cöslin zur Revision und weitern Abfertigung zu gestellen sind. Um den vorschriftsmäßigen Transport und die weitere Anmeldung der Waaren zu sichern, ist der Grenzaufseher befugt, vom Transportanten die Hinterlegung eines Pfandgeldes zu verlangen, welches gegen Rückgabe des durch das Steuer-Amt erledigten Transport-Zettels wieder eingelöset werden kann. Das Steuer-Amt verfährt, wenn sich zu Erinnerungen kein Anlaß findet, hinsichtlich der auf Deklarationsscheine eingeführten Gegenstände nach den Bestimmungen des §. 32 zu 2 a. Die Begleitscheine II. werden mit der im §. 76 der Zollordnung vorgeschriebenen Bescheinigung über den Wiedereingang versehen und, nebst den Waaren verabfolgt. Ergiebt die Revision gegen die Identität Zweifel, welche nicht sofort genügend beseitigt werden können, oder werden garnicht bezettelte eingangszollpflichtige oder verbotene Waaren vorgefunden, so werden die Waaren mit Beschlag belegt und es wird nach den Vorschriften des Zollstrafgesetzes weiter verfahren. b. Zu Leba kommen die vorstehenden Bestimmungen ebenfalls zur Anwendung, soweit nicht der Umstand, daß dort kein besonderer Aufsichtsposten am Strande besteht, und daß die Stadt Leba selbst der erste Eingangsort ist, von selbst sich ergebende Modifikationen bedingt.

3. Waaren-Ausgang.

§. 53. Von Treptower-Deep, Cösliner-Nest und Leba aus dürfen nur Landeserzeugnisse der Umgegend mittelst Bootsfahrt über See nach Stettin, oder einem andern inländischen mit einem Hauptzollamte versehenen Hafen geführt werden. Die zu versendenden Gegenstände sind, sofern sie nicht, nach Abtheilung I. des Zolltarifs beim Ein- wie beim Ausgange zollfrei bleiben, dem Steuer-Amte beziehungsweise zu Treptow a. d. R., zu Cöslin oder zu Leba durch einen in zwei Exemplaren einzureichenden Deklarationsschein anzumelden. Alle Angaben über Gewicht und Menge müssen darin mit Buchstaben, und, gleich den Angaben über die Gattung der Waaren, ohne Abänderung (Durchstreichung, Korrektur, Rasur) geschrieben sein. Sind die zu versendenden Waaren einem Ausgangszolle unterworfen, so muß bis dahin, daß der Wiedereingang in das Inland derjenigen Stelle, bei welcher der Deklarationsschein überreicht ist, nachgewiesen wird, für den Ausgangszoll Sicherheit bestellt werden

§. 54. Den von dem Amte zu Treptow a. d. R., zu Cöslin oder Leba in zwei Exemplaren (§. 53) ausgefertigten Deklarationsschein hat der Versender beziehungsweise zu Treptower-Deep, Cösliner-Nest und Leba dem dortigen Grenzaufseher zu übergeben und demselben die Waare zur Revision zu stellen. Findet sich bei der letzteren hinsichtlich der Gattung und Menge nichts zu erinnern, so kann die Waare

verladen werden. Der Grenzaufseher ertheilt, nachdem er sich von der Verladung überzeugt hat, auf beiden Exemplaren des Deklarationsscheins eine Bescheinigung über die Verladung und den Ausgang, übergiebt ein Exemplar dem Bootsführer und befördert das andere an diejenige Stelle, welche den Deklarationsschein ausgefertigt hat. Der Ausgang muß unter den Augen des Grenzaufsehers geschehen.

VIII. Für die neuvorpommerschen Plätze Stralsund, Greifswald und Barth kam, nach dem Rescr. v. 6. Dez. 1821 Nr. 23,780 an die K. Reg. zu Stralsund, das früher für die hinterpommerschen Plätze (Colberg, Rügenwalde und Stolpe) bestandene Regulativ v. 6. Dez. 1820 in Anwendung. Zur Zeit existirt für jene Plätze ein besonderes Regulativ nicht, die Abfertigung in Bezug auf Zollverfassung erfolgt vielmehr nach den allgemeinen Bestimmungen der Zoll-Ordnung vom 23. Jan. 1848.

IX. Hinsichtlich der Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Weichselmündungen ist unterm 14. Febr. 1849 ein neues Regulativ erlassen worden, welches mit dem 1. April 1849 zur Anwendung gekommen ist. — Extra-Beilage zum Danziger Amtsbl. Nr. 13 pr. 1849. — Aus demselben werden die §§. 1–4, 6—12, 18, 22—24, 31—34, 45, 64 u. 65 nachstehend mitgetheilt.

Einleitende Vorschriften.

1. Grenz-Bezirk.

§. 1. Die Binnenlinie des Grenz-Bezirks gegen die Ostsee in der Nähe der Weichselmündungen fängt östlich bei Bohnsack auf der frischen Nehrung im Danziger Landkreise an, läuft von da über Neufähr, bei diesem Orte das Wasserbecken der Weichsel in der Richtung von dem Zollhause zu Neufähr nach der nördlichen Seite der Schleuse durchschneidend, an dem rechten Ufer entlang, bis an die Stelle, wo sich die Mottlau mit der Weichsel verbindet, zieht sich demnächst von dieser Stelle, das Wasserbecken der Weichsel in gerader Linie durchschneidend, am linken Weichselufer entlang bis an die Kalkschanze, geht sodann den Festungsgraben entlang bis zu der Stelle vor dem Olivaer Thore, wo der nach Neufahrwasser führende Weg von der Chaussee ablenkt und läuft endlich von dieser Stelle auf dem Wege zwischen den Ruinen von Aller-Gottes-Engel und Ziegelscheune nach Neuschottland, Konradshammer auf Poggenkrug oder Frischwasser, Karlikau bis Zoppot u. s. w. im Neustädter Kreise.

2. Zollstraßen.

§. 2. Durch den im §. 1 bezeichneten Theil des Grenzbezirks führt eine Zollstraße, welche durch den Hafenkanal zu Neufahrwasser und durch die Weichsel — in ihrem Laufe sowohl östlich als westlich um die Holm-Insel — bis zu derjenigen Stelle, wo sich die Weichsel mit der Mottlau bei Danzig verbindet, gebildet wird.

Ist die Weichsel in der vorbezeichneten Richtung und die Mottlau mit einer Eisdecke versehen, so bildet diese die Zollstraße.

Ist diese Eisbahn nicht fahrbar, oder wird die Fahrt auf dem Strom durch Eisgang behindert, so kann das Haupt-Zollamt zu Danzig in einzelnen Fällen die Erlaubniß ertheilen, daß der von Neufahrwasser das linke Weichselufer entlang gehende Landweg, sowie die von Neufahrwasser über Brösen und Neuschottland führende Landstraße bis zum Olivaer Thore von Danzig als Zollstraße benutzt werde. Alsdann dient der vom Haupt-Zollamt ertheilte Erlaubnißschein zur Legitimation des Transports auf diesen Landwegen.

Die Weichselmündung bei Neufähr ist ein Nebenweg, auf welchem nur ganz zollfreie Gegenstände (Abtheilung I. des Zolltarifs), insofern sie unverpackt sind, und dergestalt vor Augen liegen, daß sie ohne Weitläuftigkeit erkannt werden können, befördert werden dürfen. In einzelnen besonderen Fällen kann jedoch der Provinzial-Steuer-Direktor die Erlaubniß zur Beförderung anderer Gegenstände auf diesem Nebenwege ertheilen.

Jedes Fahrzeug, welches die Weichselmündung bei Neufähr passirt, muß bei der daselbst errichteten und durch eine Tafel bezeichneten Revisionsstelle anhalten und sich bei dem Aufsichtsposten zur Revision melden.

3. Dienststellen.

§. 3. An der im §. 2 genannten Zollstraße befindet sich zu Neufahrwasser eine zum Haupt-Zollamte zu Danzig gehörige Abfertigungs-Stelle. Die ein- und ausgehenden Schiffe und deren Ladungen werden nach Vorschrift der §§. 4 bis 45 theils in Neufahrwasser, theils in Danzig der zollamtlichen Behandlung unterworfen.

I. Waaren-Eingang.

A. Abfertigung in Neufahrwasser.

1. Verfahren, wenn das Schiff aus der See sogleich in den Hafen zu Neufahrwasser eingeht.

§. 4. Geht ein Schiff unmittelbar aus der See, ohne auf der Rhede zu ankern, in den Hafen von Neufahrwasser ein, so muß der Führer desselben sogleich, nachdem von ihm die hafenpolizeilichen Vorschriften erfüllt sind, und das Schiff an der amtlich dazu angewiesenen Stelle im Hafen angelegt hat, bei der Abfertigungs-Stelle zu Neufahrwasser Behufs der Berichtigung des Deklarationspunkts (§§. 7 bis 14) sich melden und gleichzeitig eine von ihm eigenhändig unterzeichnete Deklaration der sämmtlichen Zugänge zum Schiffsraum in doppelter Ausfertigung übergeben, welche die Anzeige enthält:

a) ob die Verschottungen und das Verdeck dergestalt sichernd eingerichtet sind, daß eine Kommunikation mit dem Waarenraume außer den deklarirten Zugängen weder durch geheime Vorrichtungen, noch sonst ohne Anwendung äußerer Gewalt möglich ist;
b) ob in der Kajüte, im Schiffsraume oder sonst irgend wo im Schiffe sich geheime bei oberflächlicher Besichtigung nicht sogleich wahrzunehmende Behältnisse befinden.

Auch muß der Schiffer oder dessen Stellvertreter den mit der Beaufsichtigung des Schiffes beauftragten Beamten jene Zugänge und Behältnisse an Ort und Stelle zeigen.

Wenn die vorerwähnte Deklaration über die Zugänge zum Schiffsraum unrichtig oder mangelhaft befunden oder deren Anfertigung und Uebergabe ganz verweigert wird; ferner wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat (§. 17 c.) oder wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluß gelegt werden kann (§. 1? d.), so erfolgt die amtliche Besetzung des Schiffes auf Kosten des Schiffers mit den im §. 17 am Schluß angegebenen Maßgaben.

2. Verfahren, wenn das Schiff zunächst auf der Rhede vor Anker geht.

§. 6. Wenn ein Schiff aus der See nicht unmittelbar in den Hafen einläuft, sondern wegen Wind und Wetter, oder weil es ohne Leichterung nicht einlaufen kann, auf der Rhede vor Anker geht, so hat der Schiffer binnen längstens 24 Stunden nach seiner Ankunft auf der Rhede sich bei der Abfertigungs-Stelle in Neufahrwasser zu melden, und den Deklarationspunkt (§§. 7 bis 14) zu berichtigen. Ist innerhalb 24 Stunden die Deklaration nicht abgegeben, so wird mit Ablauf dieser Frist das Schiff auf Kosten des Schiffers amtlich besetzt.

Wenn die Deklaration innerhalb der 24 Stunden abgegeben ist, und wenn der Schiffer, nach Berichtigung des Deklarationspunktes und nach Ablauf dieser Frist, ohne durch Wind und Wetter behindert zu sein, weder in den Hafen einläuft, noch erklärt, daß auf der Rhede geleichtert werden solle, so begeben sich die Zollbeamten mit einem Exemplar der Haupt-Deklaration (§. 7) und der Schiffs-Provisionsliste (§. 13) versehen, an Bord des Schiffes, revidiren die äußeren Räume, und so viel wie möglich alle außerhalb der Waarenräume befindlichen Gegenstände und setzen die Zugänge zu diesen Räumen, nach Umständen auch die außerhalb der letzteren befindlichen Waaren unter Verschluß. Geht das Schiff demnächst in den Hafen ein, so wird nach den in den §§. 4, 7 und 11 ertheilten Bestimmungen verfahren, soweit nicht denselben vorher bereits genügt ist.

Anmeldung der Veränderung des Ankerplatzes im Hafen.

Eine Veränderung des Ankerplatzes im Hafen darf nur mit Erlaubniß der Schifffahrts-Polizei-Behörde, und auch wenn diese ertheilt worden, erst dann zur Ausführung kommen, wenn der Schiffer vorher der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser Anzeige davon gemacht hat.

Bestimmungen wegen Deklaration.

§. 7. Ueber die geladenen Güter hat der Schiffer der gedachten Abfertigungsstelle die Haupt-Eingangs-Deklaration, das heißt ein vollständiges Ladungs-Verzeichniß in doppelter Ausfertigung, sowie sämmtliche, die Ladung betreffenden Papiere zu übergeben. Soll ein Theil der Ladung in Neufahrwasser verbleiben, so ist außerdem noch ein denselben umfassender Auszug der Haupt-Eingangs-Deklaration

ebenfalls in doppelter Ausfertigung beizufügen. Die Deklaration muß mit Benutzung der dazu bestimmten gedruckten Formulare, nach dem anliegenden Muster A. in deutscher Sprache abgefaßt, reinlich, deutlich und ohne irgend eine Abänderung geschrieben sein. Läßt sich ausnahmsweise das Durchstreichen einzelner Worte nicht vermeiden, so müssen die statt dieser letzteren zu setzenden Worte deutlich am Rande, oder an einer sonst geeigneten Stelle unter Beifügung der Unterschrift vermerkt werden. Die Deklaration muß enthalten: a. den Namen des Schiffers, den Namen, die Nationalität und die Tragfähigkeit des Schiffsgefäßes in Preußischen Normallasten zu 4000 Preußischen Pfunden, ingleichen den Hafen, wo dasselbe befrachtet worden oder seine letzte Abfertigung erhalten hat. Wenn das Schiffsgefäß in einem Preußischen Hafen noch nicht vermessen worden, so ist dies anstatt der Zahl der Schiffslasten anzugeben; b. den Namen und Wohnort der Waaren-Empfänger (nach den Konnoissementen); c. die Zahl der Kolli und deren Zeichen und Nummer im Einzelnen; d. die Menge und Gattung der Waaren für jedes Kolli nach den Benennungen und Maßstäben des Zolltarifs. Sind mehrere zu derselben Waarenpost gehörige Kolli gleichartiger Gegenstände vorhanden, von denen jedes einzelne eine gleiche Menge enthält, so genügt deren summarische Auftragung nach Kollizahl und Größe mit Angabe des Inhalts sämmtlicher Kolli; e. die besondere Bezeichnung jedes in der Deklaration aufgeführten Gegenstandes, der sich außer dem Schiffsraum befindet; f. die Versicherung des Schiffers, daß die Deklaration richtig sei; g. seine eigenhändige Unterschrift mit Vor- und Zunamen und Wohnort. Ferner ist bei Anfertigung der Haupt-Eingangs-Deklaration Folgendes zu beachten: 1) Die Deklaration muß sich auf alle Theile der Ladung, nichts davon ausgeschlossen, erstrecken, mithin, wenn zollpflichtige Waaren mit zollfreien Gegenständen zusammen geladen sind, auch letztere enthalten. Nur dasjenige ist davon ausgeschlossen, was auf die Schiffs-Provisions-Liste (§§. 13 und 14) gehört. Namentlich müssen in der Deklaration auch die aus dem Inlande herstammenden, mit Begleit- oder Deklarationsscheinen versehenen Waaren, dieselben mögen in inländischen oder ausländischen Häfen eingenommen worden sein, aufgeführt und bei denselben die dazu gehörigen Begleit- und Deklarationsscheine nach dem Ort der Ausstellung, dem Datum und der Nummer angegeben werden. 2) Ist nicht die ganze Ladung für den Hafenplatz bestimmt, so wird derjenige Theil, welcher mit dem Schiffe weiter gehen soll, unter eine besondere Abtheilung gebracht. Eine solche Trennung in zwei Abtheilungen ist namentlich auch hinsichtlich der zur Entlöschung in Neufahrwasser und der zur Abfertigung in Danzig bestimmten Gegenstände vorzunehmen. 3) Die von Konnoissementen begleiteten Güter werden nach Inhalt jedes Konnoissements hintereinander aufgetragen. 4) Das Eigengut des Schiffers — mit Ausnahme dessen, was auf die Provisions-Liste (§§. 13 und 14) sich bezieht — wird gleich den Kaufmannsgütern, jedoch mit Weglassung der Angabe eines Empfängers, hinter den von Konnoissementen begleiteten Waaren aufgeführt und gelangt nach der Wahl des Schiffers entweder in Neufahrwasser oder in Danzig zur Abfertigung. 5) Das unter Nr. 4 Vorgeschriebene gilt auch von dem Eigengute der übrigen zur Schiffsmannschaft gehörigen Personen. 6) Das Gepäck der Passagiere wird als solches in der Haupt-Eingangs-Deklaration unter einer besondern Abtheilung verzeichnet. Soweit dasselbe in gewöhnlichem Reisegepäck besteht, genügt die Aufführung der einzelnen Koffer oder Kolli. Besteht es aber in Waaren, so sind diese gleich dem Kaufmannsgut, nach Menge und Gattung anzugeben. Die Abfertigung solcher Waaren erfolgt nach den unter 4 bezüglich des Eigenguts der Schiffer gegebenen Vorschriften.

§. 8 Der Schiffer kann die Deklaration fertig mitbringen, oder dieselbe nach seiner Ankunft selbst fertigen oder von einem Schiffs-Abrechner im Hafen fertigen lassen. Im letzteren Falle übergiebt er sämmtliche, die Ladung betreffenden Papiere der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser, welche dieselben stempelt, numerirt, die letzte Nummer als solche bezeichnet und die Papiere demnächst zur Anfertigung der Deklaration zurückgiebt. Wird die Deklaration erst am Lande gefertigt, so muß solche in längstens 24 Stunden, nachdem das Schiff in den Hafen eingelaufen ist, abgegeben werden, widrigenfalls diejenigen strengeren Kontrolmaßregeln zur Anwendung kommen, welche das Amt zu Neufahrwasser, nach Umständen das Haupt-Zoll-Amt zu Danzig, für nothwendig erachten wird.

§. 9. Es ist Sache des Schiffers, sich bei Einnahme der Ladung die zur Abgabe einer, dem § 7 entsprechenden vollständigen Haupt-Eingangs-Deklaration erforderlichen Nachrichten zu verschaffen. Hat er dies unterlassen und kann daher eine gehörige Deklaration nicht angefertigt werden, so muß er die Deklaration so vollständig anfertigen, als es die vorhandenen Nachrichten über die Ladung gestatten,

und diese Deklaration der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser zu übergeben. Alsdann treten die für die weitere Abfertigung verstatteten Erleichterungen nicht ein, vielmehr muß das Schiff nebst dessen etwanigen Leichtern, unter specielle Aufsicht gestellt und wenn die Ladung ganz oder theilweise nach Danzig bestimmt ist, von der von der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser zu bestimmenden Anzahl von Beamten auf Kosten des Schiffers nach Danzig begleitet werden. Die Abfertigung der Schiffe, hinsichtlich welcher eine unvollständige Haupt-Eingangs-Deklaration abgegeben ist, geschieht nach den für solche Fälle gegebenen allgemeinen Vorschriften und erfolgt nicht in der Reihenfolge mit denjenigen Schiffen, deren Inhalt gehörig deklarirt worden (§. 19), sondern nur in der Weise, daß dadurch die Letzteren nicht aufgehalten werden.

Verbindlichkeit des Schiffers aus der Haupt-Eingangs-Deklaration.

§. 10. Die Haupt-Eingangs-Deklaration ist gegen den Schiffer dergestalt verbindlich, daß jede, bei der vorläufigen Revision oder bei der mit der Entlöschung verbundenen definitiven Revision oder sonst entdeckte Unrichtigkeit derselben die im Zollstrafgesetze vom 23. Januar 1838 §§. 2 und 6 festgesetzten Strafen nach sich zieht, ohne Unterschied, ob der Schiffer die Deklaration selbst angefertigt oder durch einen Andern hat anfertigen lassen. Wenn der Schiffer Ursache zu der Vermuthung hat, daß bei einzelnen Posten die Menge und die Gattung der Waaren von der Angabe in den Konnoissements oder sonstigen Papieren abweichen möchte, so muß er solches, wenn darauf bei der Revision Rücksicht genommen werden soll, in der Haupt-Eingangs-Deklaration bestimmt angeben. Eine spätere nach Beginn der vorläufigen Revision deshalb gemachte Anzeige wird nicht beachtet und gereicht nicht zur Entschuldigung der unrichtigen Deklaration.

§. 11. Nachdem die Deklaration der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser in Gemäßheit des §. 7 in zwei Ausfertigungen übergeben worden ist, werden beide mit den Papieren über die Ladung verglichen und sodann, wenn sich dabei nichts zu erinnern findet, die Papiere, nachdem solche abgestempelt sind, dem Schiffer zurückgegeben. Ergeben sich aber Verschiedenheiten zwischen der Deklaration und den Schiffspapieren, so wird der Schiffer oder dessen Stellvertreter darüber zur Stelle vernommen. Außerdem werden die nöthigen Vorkehrungen getroffen, damit die wirkliche Beschaffenheit und Menge der Ladung bei der Entlöschung und Revision ermittelt werde. Die Zoll-Behörde behält daher nach Umständen auch die Ladungs-Papiere, um solche entweder selbst bei der Revision zu benutzen, oder zu gleichem Zwecke nach Danzig gelangen zu lassen.

Bestimmungen wegen der Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der geheimen Behältnisse.

§. 12. Zugleich mit der Haupt-Eingangs-Deklaration hat der Schiffer, insofern solches nicht schon in Gemäßheit des §. 4 sofort nach der Anlegung des Schiffes im Hafen geschehen ist, der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser die im §. 4 bezeichnete Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der etwa vorhandenen geheimen Behältnisse in doppelter Ausfertigung zu übergeben. Diese Zugänge und Behältnisse sind demnächst den Revisions-Beamten bei ihrer Ankunft an Bord (§. 19) an Ort und Stelle zu zeigen.

Ein Schiffer, welcher die zuletzt gedachte Deklaration (§. 4) verweigert, wird als verdächtig behandelt und daher neben der Anlegung des Verschlusses an die von den Beamten aufgefundenen Zugänge, eine ununterbrochene Besetzung, nach Umständen die Begleitung des von ihm geführten Schiffes, bis dasselbe bodenleer entlöscht worden, auf Kosten des Schiffers angeordnet. Die Besetzung oder Begleitung kann nach dem Ermessen der Steuer-Behörde bis zum Wiederausgange des Schiffes in See Statt finden.

Wird die vorgedachte Deklaration unrichtig oder mangelhaft befunden, so trifft den Schiffer jedenfalls eine Ordnungsstrafe von 10 Thlr. Außerdem wird beim Verbleib des Schiffes in Neufahrwasser dessen Besetzung und im Falle der Bestimmung des Schiffes nach Danzig, dessen Begleitung dahin auf Kosten des Schiffers angeordnet. Werden in einem nicht angegebenen geheimen Behältnisse undeklarirte, verbotene oder zollpflichtige Gegenstände gefunden, so kommt hinsichtlich derselben die im Zollstrafgesetz vom 23. Januar 1838 §. 11 Nr. 1 angedrohte Strafe der Kontrebande oder Defraudation in Anwendung.

Verfahren bis zum Eintritt der Revision bei Schiffen, welche auf der Rhede löschen oder leichtern.

§. 18. Soll auf der Rhede gelöscht oder geleichtert werden, so kommen folgende Bestimmungen zur Anwendung: 1) Der Führer desjenigen Fahrzeuges, in welches die Ueberladung erfolgen soll, hat, bevor dieselbe begonnen werden darf, bei der

Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser auf Ertheilung eines Leichter-Ladescheins anzutragen, in welchem das Haupt-Schiff, aus welchem Ladung eingenommen werden darf, genau bezeichnet wird. 2) Zur Ueberladung dürfen in der Regel nur solche Fahrzeuge zugelassen werden, welche völlig sichernd verschlossen werden können. Die Benutzung von Fahrzeugen, welche diese Eigenschaft nicht haben, darf die Abfertigungsstelle nur ausnahmsweise und nur dann nachgeben, wenn mit der Ueberladung die specielle Revision aller abgeleichterten Waaren verbunden wird, oder wenn die übergeladenen vollständig deklarirten Kolli einzeln unter amtlichen Verschluß gelegt werden. 3) Der Leichter-Schiffer meldet sich mit Uebergabe des Leichter-Ladescheins (zu 1) bei dem auf das Hauptschiff beorderten Beamten, und unter dessen Aufsicht geschieht die Ueberladung, so daß ohne seine Genehmigung nichts aus dem Hauptschiffe in das Leichterfahrzeug geschafft werden darf. 4) Der gedachte Beamte verzeichnet auf dem Leichter-Ladeschein, was unter seinen Augen übergeladen worden, mit Vermerkung der dabei etwa wahrgenommenen Beschädigungen an der Verpackung einzelner Kolli. 5) Bei einer zur Nachtzeit oder sonst Statt findenden Unterbrechung der Ueberladung wird das Hauptschiff und das Leichterfahrzeug unter Verschluß gesetzt, oder Falls ein völlig sichernder Verschluß nicht ausführbar ist, auf Kosten des Schiffers bewacht. 6) Nachdem die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dasselbe verschlossen, der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt und von dem Leichterschiffer zum Anerkenntnisse des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben und ihm versiegelt zugestellt. 7) Beim Eintreffen in den Hafen übergiebt der Leichterschiffer der Abfertigungsstelle die empfangenen Papiere, und die weitere Behandlung erfolgt nach den unten ertheilten Vorschriften, je nachdem die Waaren in Neufahrwasser zur Entlöschung gelangen oder je nachdem das ganze Leichterfahrzeug mit der Ladung nach Danzig gehen und der dortigen definitiven Abfertigung überwiesen werden soll. 8) Nachdem die gesammte Ladung eines Hauptschiffs in Leichter verladen worden, wird die Schluß-Revision desselben vorgenommen (§. 40). 9) Wird nur ein Theil der Ladung eines Schiffes in Leichter verladen, so wird dieser Theil nach den vorstehenden Bestimmungen behandelt, das Hauptschiff aber demnächst mit dem Reste der Ladung von Beamten nach dem Hafen begleitet. 10) Hat ein Hauptschiff nur zu dem Zwecke geleichtert, um in den Hafen einzulaufen und geht dann nach wieder eingenommener Ladung weiter nach Danzig, so sind die besonders zu erwartenden Anweisungen der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser zu befolgen.

Verfahren, wenn ein Schiff zur schließlichen Abfertigung nach Danzig abgelassen wird.

a. ohne Leichterung.

§. 22. Wenn das Schiff zur Entlöschung und definitiven Abfertigung nach Danzig abgehen soll, so wird die Haupt-Eingangs-Deklaration nebst den anderweiten die Ladung betreffenden Papieren, von der Abfertigungsstelle in Neufahrwasser versiegelt und dem Schiffer zur Ablieferung an das Haupt-Zoll-Amt in Danzig übergeben. Die Ablassung nach Danzig erfolgt entweder unter amtlicher Verschließung der Schiffsräume oder unter Anordnung der Personal-Begleitung. Schiffe, welche so tief gehen, daß sie ohne Leichterung nicht nach Danzig gelangen können, müssen vor der Abfahrt von Neufahrwasser geleichtert werden. Eine Leichterung auf der Fahrt von letzterem Orte nach Danzig ist unstatthaft (§. 64). Sollte dennoch ein Schiff auf dieser Fahrt so fest fahren, daß es an demselben Tage den Löschplatz nicht mehr erreichen kann, und daß dessen Leichterung nothwendig wird, so muß der Schiffer hiervon ohne allen Verzug, bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe von 10 Thlr., nach Umständen der Defraudationsstrafe, dem Haupt-Zoll-Amte in Danzig oder der Abfertigungsstelle in Neufahrwasser, je nachdem der eine oder der andere Ort der nächste ist, Anzeige machen und die Gestattung der Leichterung, sowie die Anordnung der erforderlichen Sicherheits-Maßregeln erwarten. Die amtliche Begleitung und zwar auf Kosten des Schiffers, 1) **muß** Statt finden: a) wenn die Haupt-Eingangs-Deklaration nicht vollständig hat abgegeben werden können (§. 9); b) wenn der Schiffer sich weigert, die §§. 4 und 12 vorgeschriebene Deklaration der Zugänge zum Schiffsraume und der im Schiffe vorhandenen geheimen Behältnisse abzugeben; c) wenn das Schiff Verdeck- oder Kajüt-Fracht hat und diese weder speciell revidirt ist, noch deren einzelne Kolli nach allgemeiner Revision amtlich verschlossen worden sind; d) wenn der Schiffsraum nicht unter völlig sichernden Verschluß gelegt werden kann. Die amtliche Begleitung nach Danzig 2) **kann** nach dem Ermessen der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser angeordnet werden: a) wenn Ungewißheit über die Menge oder Gattung einzelner Posten der

Ladung vorhanden ist (§. 10); b) wenn Unrichtigkeiten oder Mängel in der Deklaration des Schiffers über die Zugänge zum Schiffsraume und die im Schiffe vorhanden gewesenen Verhältnisse entdeckt worden sind (§. 12); c) wenn sonst ein begründeter Verdacht gegen den Schiffer oder seine Mannschaft obwaltet; d) wenn der Schiffer darauf anträgt. Auch außer den vorstehend unter 1 und 2 bezeichneten Fällen kann die Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser die Begleitung verfügen, jedoch dürfen alsdann dem Schiffer keine Kosten daraus erwachsen. Die Anzahl der begleitenden Beamten wird in allen Fällen von der gedachten Behörde bestimmt. Auf der Fahrt nach Danzig sind die §. 64 gegebenen Bestimmungen zu beobachten.

b. mit Leichterung.

§. 23. Im Falle der Leichterung in Neufahrwasser wird nach den in §. 18 zu 1 bis 5 gegebenen Vorschriften verfahren. Nachdem in Gemäßheit derselben die Ueberladung in das Leichterfahrzeug beendet ist, wird dieses amtlich verschlossen, wonächst der Leichter-Ladeschein von dem Beamten, welcher das Geschäft beaufsichtigt und den Verschluß bewirkt hat, bescheinigt, von dem Leichterschiffer, zum Anerkenntnisse der Richtigkeit des Verzeichnisses der in den Leichter verladenen Waaren, eigenhändig mit Vor- und Zunamen unterschrieben, und sodann von dem Beamten der Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser Behufs weiterer Abfertigung des Leichterschiffers übergeben wird. Hierauf erhält der Leichterschiffer eine Ausfertigung des Leichter-Ladescheins nebst einem Exemplar der Haupt-Eingangs-Deklaration — worin die in den Leichter überladenen Posten zuvor bezeichnet worden, — und die anderweiten die Ladung betreffenden Papiere, sämmtliche Schriftstücke versiegelt, zur Ablieferung an das Haupt-Zoll-Amt in Danzig. Ist ein Leichter bestimmt, Ladung von verschiedenen Hauptschiffen einzunehmen, so wird für jedes Hauptschiff ein besonderer Leichter-Ladeschein ausgestellt. Der mit Beaufsichtigung desjenigen Hauptschiffs beauftragte Beamte, aus welchem die Leichter-Ladung zuletzt eingenommen wird, bescheinigt den Verschluß des Leichters auf sämmtlichen Leichter-Ladescheinen und eine Ausfertigung jedes der Letzteren wird in der in dem vorhergehenden Absatz näher bezeichneten Weise dem Leichterschiffer zugestellt. Die im §. 22 enthaltenen Bestimmungen wegen amtlicher Begleitung kommen hinsichtlich der Leichterfahrzeuge — mit Ausnahme der unter 1 b. bis d. und unter 2 b. gedachten Fälle — gleichfalls zur Anwendung.

§. 24. Ist die gesammte Ladung eines Hauptschiffes in Leichter verladen worden, so wird das erstere der schließlichen Revision (§. 40) unterworfen. Soll ein Schiff, nachdem ein Theil der Ladung abgeleichtert worden, mit dem Rest derselben nach Danzig gehen, so wird dasselbe hinsichtlich dieses Restes nach Vorschrift des §. 22 behandelt. Auf der Fahrt nach Danzig ist die Bestimmung des §. 64 zu beobachten.

Besondere Bestimmungen für Strandungsfälle.

§. 31. Wenn in Strandungsfällen die Ladung des Schiffes oder andere zu demselben gehörige Gegenstände ganz oder theilweise geborgen sind, so wird die Art und Menge des geborgenen Guts durch die Strandaufsichts- oder die vom Haupt-Zoll-Amte dazu abgeordneten Beamten sofort ausgemittelt und das Gut einstweilen in Verwahrung genommen. Demnächst trifft das Haupt-Zoll-Amt in jedem einzelnen Falle die den Umständen entsprechende Anordnung, nöthigenfalls nach eingeholter Genehmigung des Provinzial-Steuer-Direktors.

Abfertigung in Danzig.

Ankunft der Fahrzeuge in Danzig.

§. 32. Sobald ein in dem Vorhafen zu Neufahrwasser abgefertigtes Schiff, oder ein aus solchem Schiffe beladenes Leichterfahrzeug Danzig erreicht, muß dasselbe ohne Aufenthalt vom Schiffer nach dem Bollwerk vor dem Seepackhofe geführt und daselbst — sofern nicht auf Grund des §. 34 eine Ausnahme nachgegeben ist — angelegt werden. Ohne Bewilligung des Haupt-Zoll-Amtes ist die Aenderung des Löschplatzes unzulässig.

Uebergabe der Abfertigungs-Papiere, Besichtigung des Verschlusses, Besetzung und Bewachung des Schiffes.

§. 33. Sobald das Schiff festgemacht worden, überliefert der Schiffer in Person, oder durch den ihn vertretenden Schiffsabrechner dem Packhofs-Vorsteher die in Neufahrwasser empfangenen Abfertigungs-Papiere, sofern nicht das Schiff amtlich begleitet worden, in welchem Falle die Ablieferung der Papiere durch den begleitenden Beamten erfolgt. Ist das Schiff ohne Begleitung unter Verschluß angekommen, so wird der letztere gleich nach erfolgter Anmeldung durch einen Beamten besichtigt. Wird der Verschluß nicht gehörig befunden, so tritt eine nähere Erörterung darüber und die Besetzung des Schiffes auf Kosten des Schiffers ein. Sind in

den äußeren unverschlossenen Räumen oder auf dem Verdeck der unter Begleitung eintreffenden Schiffe Waaren vorhanden, welche nicht schon zu Neufahrwasser speciell revidirt oder amtlich verschlossen worden, so bestimmt das Haupt-Zoll-Amt, ob der Schiffer solche nach dem Packhofe schaffen lassen, oder ob das Schiff auf seine Kosten besetzt werden soll. Letzteres findet bei allen denjenigen Schiffen Statt, welche aus den im §. 22 Nr. 1 a. b. und d. und Nr. 2 a. bis d. angegebenen Ursachen unter Begleitung von Neufahrwasser nach Danzig abgelassen worden sind. Ist ein Schiff nach dem §. 22 ohne Kosten für den Schiffer begleitet worden, so muß auch in Danzig die von dem Haupt-Zoll-Amte etwa nöthig erachtete Bewachung des Schiffs ohne Kosten für den Schiffer bewirkt werden.

Löschstellen.

§. 34. Das Bollwerk am Seepackhofe bildet die Löschstelle für alle unter Zoll-Kontrole stehende Schiffe und Waaren. Ausnahmsweise kann das Haupt-Zoll-Amt gestatten, daß a) Wein und andere Getränke an der Weinbrücke, b) Heringe, Kalk, Theer, Kreide, Ziegel, Dachpfannen, Steine, Roheisen und altes Brucheisen, sowie andere schwere jedoch niedrig besteuerte Gegenstände, desgleichen c) die aus dem freien Verkehr abstammenden, mit Deklarationsscheinen eingehenden Gegenstände an anderen Stellen gelöscht werden. An diesen letzteren, sowie an der Weinbrücke (zu a.) kann der Schiffer sogleich bei seiner Ankunft in Danzig anlegen, wenn er dazu vorher die Erlaubniß erlangt hat (§. 32). Die Entlöschung des Salzes erfolgt vor dem Königlichen Salzmagazin.

Verfahren bei verzögerter Abnahme der Waaren von Seiten der Empfänger.

§. 45. Die Waaren-Empfänger sind verbunden, auf die Entlöschung der Schiffe, in welchen sich Waaren für sie befinden, achtsam zu sein, wenn Letztere ausgeladen sind, der Revision beizuwohnen und nach erfolgter Abfertigung für ihre ungesäumte Fortschaffung zu sorgen. Die gelöschten Ladungs-Gegenstände dürfen niemals über Nacht und die vor dem Seepackhofe ausgeladenen auch nicht während der Mittagsstunden (§. 41) auf dem Bollwerk liegen bleiben.

Bestimmungen wegen des Verkehrs auf den Binnengewässern.

A. Im Grenz-Bezirke.

§. 64. 1) Den Führern der in Neufahrwasser zur definitiven Abfertigung nach Danzig verwiesenen Schiffe und Leichter ist die Fahrt dahin und den Führern der daselbst zum Ausgange seewärts abgefertigten Schiffe und Leichter die Fahrt bis zur Abfertigungsstelle in Neufahrwasser nur während der Tageshelle gestattet. Dieselbe muß — §. 22 — ohne allen Aufenthalt fortgesetzt werden. Die Unterbrechung der Fahrt und das Anlegen am Ufer ist ohne Erlaubniß der Zollbehörde nur in dem Falle zulässig, wenn solches wegen Wind und Wetter unvermeidlich wird; jedoch darf auch dann ohne jene Erlaubniß weder mit dem Ufer, noch mit anderen Schiffen durch Boote Verkehr getrieben werden. Während des Transports muß die Ladung unberührt bleiben. 2) Jeder Führer eines auf der Mottlau, der Weichsel oder im Hafen-Kanal zu Neufahrwasser am Ufer liegenden oder sonst im Verkehr mit dem Lande oder mit anderen Fahrzeugen stehenden See- oder Leichter-Schiffs oder anderen Fahrzeuges ist verbunden, sich auf Verlangen gegen die Steuer-Beamten darüber, ob dasselbe zu den Nr. 1 bezeichneten Fahrzeugen gehöre oder nicht, sofort auszuweisen, auch zu diesem Behuf die Prüfung zu gestatten, ob die Zugänge zu den Schiffsräumen sich unter amtlichem Verschlusse befinden. 3) Friert ein unter amtlichen Verschluß gesetztes, oder amtlich begleitetes oder sonst unter Steuer-Kontrole stehendes Fahrzeug auf der Fahrt von Neufahrwasser nach Danzig oder umgekehrt, ein, oder wird die Fortsetzung der Fahrt durch sonstige Hindernisse unmöglich (vergleiche §. 22) so muß die schriftliche Anzeige davon auf Kosten des Schiffers sofort dem Haupt-Zoll-Amte in Danzig gemacht werden, welches die nöthigen Maßregeln anordnet, je nachdem die Ladung aus dem Fahrzeuge geschafft werden oder bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt oder Beseitigung des sonstigen Hindernisses in dem Fahrzeuge verbleiben soll. 4) Waaren, welche aus dem Binnenlande in den Grenz-Bezirk (§. 1), und Waaren, welche aus dem Grenz-Bezirke nach den oberhalb desselben belegenen Binnengewässern oder nach Orten des Grenz-Bezirks geführt werden sollen, unterliegen für den Transport innerhalb des Grenz-Bezirks den Bestimmungen, welche die §§. 83 und 87 der Zoll-Ordnung enthalten. Die Ausfertigung des erforderlichen Legitimationsscheins erfolgt nach Umständen durch die Abfertigungsstelle zu Neufahrwasser oder das Haupt-Zoll-Amt zu Danzig.

B. Außer dem Grenz-Bezirk.

§. 65. 1) Auf den Binnengewässern oberhalb des Grenz-Bezirks (§. 1) un-

terliegt der Sachverkehr überhaupt der Kontrole im Binnenlande nach Vorschrift der §§. 92 bis 97 der Zoll-Ordnung. 2) Alle stromaufwärts nach Neufahrwasser oder stromabwärts von Neufähr nach Danzig kommenden Binnenfahrzeuge, ohne Unterschied, ob sie kontrolpflichtige Waaren geladen haben, oder nicht, müssen bei der Steuer-Expedition am Wasserbaum angelegt und angemeldet werden, vor welcher sodann die Abfertigung sowohl Hinsichts der Waaren-Kontrole im Binnenlande als Hinsichts der Mahl- und Schlachtsteuer sogleich bewirkt wird, wenn die specielle Revision dort ausführbar ist. Ist eine solche Revision bei der Steuer-Expedition nicht ausführbar, so wird das Fahrzeug zum Packhofe verwiesen, durch einen Beamten dorthin begleitet und hier abgefertigt.

X. In Betreff der Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs auf dem frischen Haff und dessen Ausmündungen in Bezug auf Zollverfassung ist noch das Regulativ vom 20. Nov. 1821 [1]) giltig, da das bereits redigirte neue Regulativ höheren Orts noch zur Entscheidung vorliegt. Die Bestimmungen desselben, so weit sie die Zollstraße von der Seeseite her, die Dienststellen und Grenzbezirke betreffen, werden folgend mitgetheilt.

§. 1. Die Einfahrt aus dem Meere in das frische Haff bei Pillau ist eine Haupt-Zollstraße; das Haupt-Zollamt ist in Pillau. In Königsberg, Braunsberg und Elbing sind Haupt-Steuerämter, welche in Gemäßheit der Bestimmung §. 71 der Zollordnung die Eingangs-Abgaben von denjenigen Waaren erheben, welche diesen Plätzen über Pillau unmittelbar zugeführt werden.

§. 2. Die Halbinsel, die frische Nehrung, und die Halbinsel von Brüsterort bis Pillau einschließlich der Festung, bilden den Grenzbezirk. Von Pillau bis Fischhausen gehet eine Haupt-Zollstraße.

§. 3. Außerdem folgen aus der Verstattung der materiellen Revision in Königsberg, Elbing und Braunsberg, noch nachstehende Einrichtungen:

1. Auch auf dem Haff, und bis zu den verstatteten Entlöschungsplätzen in Königsberg, Elbing und bei Braunsberg, dürfen die in Pillau zur Expedition nach jenen Städten verwiesenen See- und Leichterschiffe ohne Erlaubniß am Ufer nicht anlegen, und keinen Verkehr mit dem Ufer oder andern Schiffen durch Boote betreiben. Zu dem Ende sind alle stromaufwärtsgehende See- und Leichter-Schiffe, welche sich auf der bezeichneten Strecke in Verkehr mit andern Schiffen oder dem Lande befinden, verbunden, den nachfragenden Beamten nachzuweisen, daß sie nicht zu den noch unter Kontrolle gehenden Schiffen gehören, welches allein dadurch geschieht, daß den Beamten verstattet wird, nachzusehen, ob die Zugänge zu den Schiffsräumen unter Amtsverschluß stehen.
2. Auf der gedachten Strecke sind die Schiffer, welche Ladung einnehmen, denjenigen Anordnungen unterworfen, welche weiter unten für den Ausgang bestimmt werden.

XI. Ueber die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs vermittelst der Mündung des kurischen Haffs in Bezug auf Zollverfassung gilt zur Zeit noch das Regulativ v. 20. Nov. 1821. Das bereits redigirte neue Regulativ liegt — wie das ad X. — höhern Orts noch zur Entscheidung vor. Die §§. 1—3, welche die Zollstraße von der Seeseite her, die Dienststellen an denselben und den Grenzbezirk bezeichnen, werden nachstehend mitgetheilt.

§. 1. Die Einfahrt aus der Ostsee in die Hafen-Anlagen bei und durch den Hafen, in die Einmündung des Dangestroms, bis zu dem in der Stadt an der Dange belegenen Haupt-Zollamte, ist Haupt-Zollstraße.

§. 2. Der Hafen und das kurische Haff, letzteres, so weit der Grenz-Bezirk des Haupt-Amts Memel landwärts sich erstreckt, also bis in die Gegend von Schwenzeln im Intendantur-Amte Prökuls, gehören zum Grenz-Bezirk.

§. 3. Die Zollstraßen gehen von der Zollstelle nach dem Innern: a. wasserwärts durch den Dangefluß in den Hafen zurück in das kurische Haff; b. landwärts in den Richtungen, welche für den Landverkehr vorgeschrieben sind.

---

1) Das qu. Regulativ ist vollständig mitgetheilt im Handbuch zur vollst. Kenntniß der Zollverfassung und Verwaltung rc. von Pochhammer. Thl. 1, S. 97. Berlin 1832.

XII. Hinsichtlich der Behandlung fremder Kriegsschiffe in Beziehung auf Ein-, Aus- und Durchgangszoll in den Preuß. Häfen ist folgende Anordnung getroffen.

1. Schiffe, welche, der Kriegsflagge nach, sei es als eigentliche Kriegsschiffe oder als Kriegstransportschiffe zur Kriegsmarine anderer Staaten gehören, sind fortan in Beziehung auf Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangszoll in den diesseitigen Häfen nach folgenden Bestimmungen zu behandeln.

I. Schwedische Schiffe der bezeichneten Art dürfen, sofern deren Ankunft der diesseitigen Regierung vorher angemeldet worden, sowie alle andere, zu einer fremden Kriegs-Marine gehörige Schiffe, wenn sie weder zur Handelsschifffahrt dienen, noch überhaupt Waaren an Bord haben, in keinem Falle wegen des Abgaben-Interesses einer Revision unterworfen werden. Deren Beobachtung vom Ufer oder von anderen Fahrzeugen aus, ist dagegen zulässig.

II. In den zu I. nicht bezeichneten Fällen sind die, nach dem Grundsatze der Reciprocität sich bestimmenden Befugnisse der Zollbehörde, je nach der Nationalität der Fahrzeuge, folgendergestalt verschieden:

A. Alle wegen Deklaration, Revision und sonst hinsichtlich der Handelsschiffe bestehenden Vorschriften finden Anwendung

1. auf Schiffe der französischen Kriegsmarine, sofern sie sich auf Handelsoperationen einlassen, Waaren transportiren oder dem Dienste eines Kauffahrteischiffes sich unterziehen;

2. auf Schiffe der Großbritannischen Kriegsmarine, welche Güter an Bord haben;

3. auf Schiffe der Russischen Kriegsmarine, sofern sie im Interesse des Handels (a l'usage du commerce) zum Transport von Waaren dienen (vergleiche unten zu B. 3.

4. Auf Schiffe der Schwedischen Kriegsmarine, deren Ankunft der Regierung vorher nicht angemeldet ist (vergl. oben zu 1).

B. Die Revision der Schiffe, sowie überhaupt das Betreten derselben im Zoll-Interesse ist unzulässig und die zollamtliche Behandlung der etwa geladenen Waaren erst nach deren Ausladung erlaubt,

1. bei Schiffen der Dänischen Kriegsmarine,

2. bei Schiffen der Niederländischen Kriegsmarine, jedoch kann im Falle der Ausladung die Deklaration der Waaren verlangt werden,

3. bei Schiffen der Russischen Kriegsmarine, welche nicht im Interesse des Handels (à l'usage du commerce) zum Waarentransport dienen (vergl. oben A. 3)

4. bei Schiffen der Schwedischen Marine, deren Ankunft vorher angemeldet ist (vergleiche oben zu I.).

III. Auch dann, wenn nach den Bestimmungen zu I. A. die Zollbehörde befugt ist, das zu einer fremden Kriegsmarine gehörige Schiff oder auf demselben die Waaren zu revidiren, ist von dieser Befugniß in der Regel kein Gebrauch zu machen, vielmehr nöthigenfalls eben so, wie hinsichtlich der unter II. B. bezeichneten Schiffe nur eine Bewachung oder Beachtung vom Ufer aus, anzuordnen, und die Anwendung der den Zoll betreffenden Bestimmungen auf die bereits ans Land beförderten, eintretenden Falls auf die vom Lande in das Schiff zu befördernden Waaren zu beschränken.

Ueberhaupt ist hinsichtlich der in Rede stehenden Fahrzeuge und der von ihnen geladenen oder zu ladenden zollpflichtigen Gegenstände mit Vermeidung aller irgend entbehrlichen Förmlichkeit und Belästigung und mit Umsicht zu verfahren, um Kollisionen und Beschwerden vorzubeugen.

IV. Die Freilassung von der tarifmäßigen Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangs-Abgabe oder ein Anspruch auf Ermäßigung dieser Abgabe wird dadurch, daß Waaren auf Schiffen einer fremden Kriegsmarine befördert sind, oder befördert werden sollen, in keinem Falle begründet.

Euer Hochwohlgeboren überlasse ich, hiernach die betreffenden Haupt-Aemter mit Anweisung zu versehen.

Berlin, den 18. Mai 1843. Der Finanz-Minister.

2. Verf. d. K. Reg. zu Stettin v. 21. Novbr. 1843 an die K. Schifffahrts-Komm. zu Swinemünde.

Auf den Bericht vom 9. d. Mts. eröffnen wir der Königl. Schifffahrts-Kommission, daß wir dieselbe nicht von der Verpflichtung entbinden können, von dem Eintreffen fremder Kriegsschiffe, welche auf andern Stellen, als den gewöhnlichen

Revisionsplätzen vor Anker gebracht werden, dem dortigen Haupt-Steueramte besondere Meldung machen zu lassen. Eben so wenig ist es zulässig, dergleichen Schiffe durch Lootsen den Strom hinauf befördern zu lassen, bevor ihre Abfertigung Seitens der Steuerbehörde nachgewiesen ist.

Stettin, den 21. November 1843.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

3. Schreiben des K. Prov.=Steuer=Direktoriums zu Stettin vom 1. Aug. 1849 an die K. Regierung zu Stettin.

Der Königlichen Regierung erwidere ich auf das geehrte Marginal-Schreiben vom 3. Juni c. bei Rückgabe desselben ganz ergebenst, daß ich mit dem darin gebilligten Vorschlage der Königl. Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde, daß nur Kriegsschiffe, welche effektiv Waaren dort einladen und der Schifffahrts-Kommission von dem Haupt-Zollamte zu Swinemünde als solche bezeichnet worden sind, bei ihrem Auslaufen erst dann einen Lootsen erhalten, wenn sie die steuerliche Abfertigung der Kommission nachgewiesen haben, alle übrigen nicht besonders von dem Haupt-Zollamte bezeichnete Kriegsschiffe aber ohne Weiteres nach ihrem Wunsche einen Lootsen erhalten können, durchaus einverstanden bin und habe ich das Haupt-Zollamt zu Swinemünde mit der erforderlichen Anweisung versehen.

Stettin, den 1. August 1849.

Der wirkliche Geheime Ober-Finanz-Rath und Provinzial-Steuer-Direktor.

XIII. Ueber die zollamtliche Behandlung Preuß. Kriegsfahrzeuge sind nachfolgende Vorschriften ergangen, welche durch A. Kab.=O. vom 16. Juli 1850 genehmigt sind.

Bestimmungen
über die zollamtliche Behandlung Preußischer Kriegs-Fahrzeuge.

I. Eingang über See oder durch Binnengewässer der See aus einem andern inländischen Hafen.

§. 1. Wenn Preußische Kriegs-Fahrzeuge aus einem inländischen Hafen über See, oder durch Binnengewässer der See in einem andern inländischen Hafen ankommen, so ist der Kommandeur verbunden, dem Zollamte des Hafenortes schriftlich mitzutheilen, daß das Fahrzeug nicht aus einem ausländischen Hafen komme, und in diesem Falle unterbleibt jede zollamtliche Behandlung.

II. Eingang aus einem ausländischen Hafen.

§. 2. Kommt das Schiff aus einem ausländischen Hafen, so liegt dem Kommandeur ob, in dem zuerst berührten Preußischen Hafen oder auf dessen Rhede anzuhalten, und, gleich nachdem das Schiff vor Anker gebracht ist, dem Zollamte des Hafenortes eine von ihm unterzeichnete schriftliche Erklärung zu übersenden, des Inhalts: I. daß sich keine zollpflichtige Gegenstände am Bord befinden, und daß der Kommandeur dies amtlich versichere; oder II. daß sich zollpflichtige Gegenstände am Bord befinden; oder III. daß der Kommandeur sich sowohl der Angabe zu I. als auch der zu II. enthalte.

1. Wenn erklärt wird, daß keine zollpflichtige Gegenstände geladen sind.

§. 3. Hat der Kommandeur amtlich versichert, daß sich keine zollpflichtige Gegenstände am Bord befinden (§. 2 zu 1), so unterbleibt jede zollamtliche Behandlung des Schiffes.

2. Wenn erklärt wird, daß zollpflichtige Gegenstände geladen sind.

a. Deklaration der Gegenstände.

§. 4. Giebt der Kommandeur die Erklärung ab, daß sich zollpflichtige Gegenstände am Bord befinden (§. 2 zu II.), so ist er verpflichtet, gleichzeitig dem Zollamte des Hafenortes die Deklaration dieser Gegenstände zu übersenden, sofern er es nicht vorzieht, das Zollamt um die Bezeichnung einer Person, welche für ihn die Deklaration anfertige, zu ersuchen. Im letztern Falle bezeichnet das Zollamt dem Kommandeur einen Spediteur oder eine sonst geeignete Person. Auch kann dasselbe einen Zoll-Beamten zur Anfertigung der Deklaration ermächtigen. Wegen Bewirkung derselben bleibt das Weitere dem Kommandeur überlassen, welcher jedoch die, jedesmal von ihm zu unterzeichnende Deklaration in möglichst kurzer Frist dem Zollamte zu übersenden hat.

b. Versicherung, daß nur die deklarirten zollpflichtigen Gegenstände geladen sind.

§. 5. Fügt der Kommandeur der Deklaration (§. 4) die schriftliche amtliche Versicherung bei, „daß weder der Menge, noch der Beschaffenheit nach andere, als

die deklarirten zollpflichtigen Gegenstände sich auf dem Schiffe befinden", so unterbleibt die Revision des Schiffes und die Zoll-Beamten begeben sich überhaupt nicht an Bord desselben, sofern nicht etwa der Kommandeur selbst es wünschen sollte. Giebt der Kommandeur die vorbezeichnete Versicherung nicht ab, so ist er verbunden, die Revision des Schiffes durch Zoll-Beamte zu gestatten und diesen zu dem Zwecke alle Räume und Behältnisse öffnen zu lassen. Zollpflichtige Sachen, welche dabei, außer den deklarirten, vorgefunden werden sollten, sind nachträglich in der §. 4 angegebenen Art zu deklariren.

c. Definitive Abfertigung im Vorhafen oder in dem hinter demselben gelegenen Hafen.

§. 6. Gleichzeitig mit Uebersendung der Deklaration (§. 4) oder nach Berichtigung des Deklarations-Punkts (§. 5) hat der Kommandeur schriftlich zu erklären: ob er die definitive Abfertigung der zollpflichtigen Gegenstände 1) im Hafenorte, wo deklarirt worden, oder etwa 2) in einem hinter diesem Orte belegenen Hafenorte wünscht. Im Falle zu 1 kommen die allgemeinen Vorschriften über Zollabfertigung zur Anwendung. Zu dem Ende sind die Gegenstände, falls die Feststellung ihrer Menge und Beschaffenheit nach dem Ermessen der Zoll-Behörde nicht am Bord erfolgen kann, von dem Kommandeur in das ihm zu bezeichnende Lokal der Zollbehörde zu senden. Im Falle zu 2 wird die Deklaration (§§. 4 und 5), nachdem solche von dem Zollamte, welchem sie zugesendet worden, mit dem Vermerke, daß dies geschehen, versehen ist, dem Kommandeur zurückgegeben. Derselbe darf nunmehr, ohne daß eine Versiegelung der Kolli oder Schiffsräume, oder eine Schiffs-Begleitung eintritt, die Fahrt fortsetzen, ist aber dafür verantwortlich, daß die eingeführten zollpflichtigen Gegenstände unverändert unter Abgabe der vorgedachten Deklaration im hinter belegenen Hafenorte zur schließlichen Abfertigung gestellt werden.

3. Wenn die Erklärung, ob zollpflichtige Gegenstände geladen sind oder nicht, nicht angegeben worden.

§. 7. Hat der Kommandeur erklärt (§. 2 zu III.), sich der Angabe, daß keine zollpflichtige Gegenstände an Bord befindlich wären, enthalten zu wollen, so muß er den Zoll-Beamten, welche sich sofort an Bord zu begeben haben, die Revision des Schiffes gestatten, und denselben alle Räume und Behältnisse auf Verlangen öffnen lassen. Finden die Zoll-Beamten zollflichtige Waaren, so bezeichnen sie diese dem Kommandeur als solche. Derselbe muß alsdann die Deklaration in der §. 4 angegebenen Weise bewirken. Wird sodann die §. 5 bezeichnete Versicherung abgegeben, so unterbleibt jede weitere Revision. Ertheilt der Kommandeur jene Versicherung nicht, so ist die Zoll-Behörde, nach Befinden, zur ferneren Revision in der §. 5 angegebenen Art ermächtigt.

III. Vorschriften in Betreff der Mundvorräthe und Inventarienstücke.

§. 8. Welche Verzehrungs-Gegenstände als Mundvorrath der Besatzung anzusehen sind, soll der Bestimmung des Kommandeurs überlassen bleiben. Diejenigen Verzehrungs-Gegenstände, welche nach seinem Ermessen nicht zu jenem Mundvorrath gehören, unterliegen den §§. 2 bis 7 gegebenen Vorschriften. Dasselbe gilt von den eingehenden Inventarienstücken, welche nicht auf dem Schiffe ausgeführt, oder nicht von gleicher Art mit den ausgeführten sind. (Zolltarif Abth. I. Nr. 16).

IV. Ausgang nach einem ausländischen Hafen.

§. 9. Wenn Preußische Kriegs-Fahrzeuge nach einem ausländischen Hafen gehen, und ausgangszollpflichtige Gegenstände geladen haben, so hat der Kommandeur dem Zollamte des Hafenortes wegen dieser Gegenstände Anzeige zu machen, und die Abfertigung, je nachdem sie auf dem Schiffe oder auf dem Lande vor sich gehen soll, zu beantragen. Eine besondere Revision des Schiffes findet nicht Statt. Gegenstände, deren Ausgang zur Erledigung eines Zollanspruchs oder zur Begründung einer Steuervergütung nachgewiesen werden muß, sind ebenfalls dem Zollamte des Hafenorts zum Zweck der Abfertigung anzumelden.

Berlin, den 9. Juli 1850.

(gez.) von der Heydt. von Rabe. von Stockhausen.

Vorstehender Erlaß wird hierdurch zur Kenntniß des betheiligten Publikums gebracht. Stettin, den 26. September 1850.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Extra-Beilage zum Stettiner Amtsbl. v. 1850. Nr. 40.)

Sechste Abtheilung.

Preußische Hafen- und Schifffahrts-Ordnungen.

Titel I.

Preußische Häfen.

Der Preußische Staat hat an der Pommerschen und Preußischen Küste folgende See- und resp. Binnenhäfen:

A. im Regierungs-Bezirk Königsberg.

Memel, Pillau, Königsberg.

B. im Regierungs-Bezirk Danzig.

Neufahrwasser, Weichselmünde, Danzig, Elbing.

C. im Regierungs-Bezirk Cöslin.

Stolpmünde, Rügenwalde, Colbergermünde.

D im Regierungs-Bezirk Stettin.

Swinemünde, Stettin, Anklam, Demmin, Ueckermünde, Cammin.

E. im Regierungs-Bezirk Stralsund.

Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast.

Außerdem Hafen zu Wyck (Kreis Greifswald), Häfen von Kreis Franzburg und Kreis Rügen und Lassan.

Die Gesammtzahl der Preuß. Handelsschiffe beträgt nach der neuesten Zusammenstellung des vereideten Schiffsmakler Gustav Metzler (Stettin 1854) 862 Schiffe, incl. 35 Dampfschiffe, mit 131468 Normallasten zu 4000 Pfund.

Titel II.

Schifffahrts-Polizei-Ordnungen.

I. Hafen-Ordnung vom 22. August 1833 für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde.

Wir Friedrich Wilhelm rc. rc. thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet haben, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und im Hafen von Swinemünde, so wie auf der Fahrt nach Stettin und für den Aufenthalt in letzterem Hafen zu erlassen.

Wir verordnen daher, wie folgt:

A. Verhalten des Schiffers auf der Rhede und beim Einlaufen in den Hafen von Swinemünde.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhede von Swinemünde kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Hafen einsegeln will, seine National-Lootsen-Flagge aufstellen, den See-Lootsen erwarten, und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen. Im Nothfalle, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in der Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann aus der Besatzung zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn dieser nach reiflicher Erwägung es auch für nothwendig hält, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln.

§. 2. Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, so hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

1) die auf der äußersten Spitze der östlichen Moole errichtete große Laternen-Baake, welche ihm auch in dem Falle, wenn die Moole von den Wellen gedeckt sein sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe liegt und wo er einzulaufen hat.

2) die von dieser Baake durch eine rothe Flagge zu ertheilenden Zeichen, welchen er dergestalt folgen muß, daß er nach derjenigen Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch seinen Lauf geradeaus nehme.

Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, oder keine Signale gegeben werden, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhede vor Anker gehen oder die See halten.

§. 3. Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schuldig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, sowie über alle auf den Zustand des Schiffs und der Mannschaft Bezug habende Gegenstände gewissenhaft Auskunft zu ertheilen.

§. 4. Mit den ergangenen gesundheitspolizeilichen Vorschriften hat sich der Schiffer angelegentlich bekannt zu machen und dieselben, bei Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten polizeilichen Strafen, genau zu befolgen. Es sind jedoch auch die Lootsen verpflichtet, sogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von seinen Obliegenheiten in dieser Hinsicht noch besonders zu unterrichten.

§ 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Orte Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffs nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffs gänzlich zu überlassen, und der Schiffer den Anordnungen desselben auf das Genaueste zu folgen verbunden.

Sollte jedoch der Lootse bei Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1 zu versammelnden Schiffsraths, dem Lootsen die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft der Hafenpolizeibehörde zur weitern Untersuchung angezeigt werden.

§. 6. Kein Schiffer soll auf der Rhede zur Leichterung seines Schiffes Ballast löschen, ohne dem Lootsen-Kommandeur behufs der nähern Angabe der Stelle, wo solches nur geschehen darf und Anordnung der nöthigen Aufsicht, davon Anzeige gemacht zu haben.

In der Regel soll aber kein Ballast auf der Rhede gelöscht werden.

§. 7. In Bezug auf die Steuerverfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben. Wie solches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf das Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs aus den Odermündungen v. 12. Dec. 1820 [1]), wonach sich derselbe genau zu achten hat.

B. Verhalten des Schiffers und der Mannschaft während des Aufenthalts im Hafen von Swinemünde.

§. 8. Nachdem ein Schiff im Hafen vor Anker gelegt ist, muß der Schiffer sogleich sich mit dem Lootsen ans Land begeben, durch seine Schiffspapiere auf dem Schifffahrts-Polizeibüreau sich vorschriftsmäßig legitimiren; und bis dies geschehen, weder Passagiere noch die Schiffsmannschaft von Bord lassen oder andere Personen an Bord nehmen.

§. 9. Ein jeder Schiffer haftet während seines Aufenthalts auf der Rhede, im Hafen oder in den Binnengewässern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannschaft an Bord des Schiffs, und vertritt nach näherer Vorschrift der Landesgesetze die Folgen des von ihr begangenen Unfugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannschaft Jemand entlassen wird, oder sich heimlich entfernt, dies sogleich der Hafenpolizeibehörde anzeigen.

§. 10. Die Anker müssen gehörig bezeichnet, d. h. mit Bojen versehen sein, wobei die Bojereife aber dergestalt zu verkürzen, daß die Bojen sich senkrecht über dem ausgeworfenen Anker schwimmend erhalten.

§. 11 Jede absichtliche oder aus grober Fahrlässigkeit verübte Beschädigung oder Verrückung der Seetonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Thlrn., neben dem Ersatze des verursachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beschädigungen dieser Marken, so wie die auf der Rhede und im Fahrwasser von dem Schiffer oder seiner Mannschaft entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge müssen, sobald der Schiffer ans Land kommt, auf dem Schifffahrtspolizeibureau sogleich angezeigt werden.

§. 12. Der Schiffer soll im Hafen und auf dem Strome nur an den vom Lootsen-Kommandeur im Einverständnisse mit der Steuerbehörde ihm zu bezeichnen-

---

1) Durch das Regulativ v. 31. Jan. 1846 antiquirt.

den Platz sein Schiff hinlegen, und auch nur nach dessen Anleitung Ballast löschen, übrigens aber keinen Kehricht und sonstige zur Verflächung des Hafens und Fahrwassers gereichende Gegenstände über Bord werfen. Es muß vielmehr alles gesammelt und auf einen dazu geeigneten Platz ans Land gebracht werden.

§. 13. Die Schiffer, welche an die Kays, Bohlwerke oder Moolen anlegen, sollen lange Rundhölzer oder starke Reisbündel und Tauwerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffs mit jenen Werken vermeiden, die Taue auch nicht an die Bohlwerke, sondern an die dazu bestimmten Wurfpfähle befestigen.

§. 14. Den auf dem Strom im Fahrwasser vor Anker liegenden Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, erlaubt, zum Kochen der Speisen Feuer zu halten, jedoch soll dieses nicht vor 4 Uhr Morgens angemacht und um 10 Uhr Abends wieder ausgelöscht werden.

Dies findet auch auf die am Bohlwerk liegenden Schiffe Anwendung, sobald jedoch eigene Kochhäuser erbaut sein werden, muß sich das Schiffsvolk derselben zur Bereitung seiner Speisen bedienen.

Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind die Dampfschiffsführer, und denselben dieserhalb keine Beschränkungen aufzuerlegen.

Pech, Theer, Harzruß, Schwärzel, Firniß u. dergl. darf nur am Lande unter feuersicherer Verwahrung an den von der Polizeibehörde dazu angewiesenen Plätzen gekocht oder aufgewärmt, oder nach Sonnen-Untergang nicht auf dem Verdeck geduldet werden.

§. 15. Tabak darf außerhalb der Kajüte eines am Bohlwerk liegenden Schiffes eben so wenig geraucht, als außerhalb derselben Licht in den Schiffen gebrannt werden, welches nicht in einer wohlverschlossenen Laterne unter gehöriger Aufsicht sich befindet.

§. 16. Den Schießpulver-Vorrath hat der Schiffer gleich nach seiner Meldung bei der Schifffahrts-Polizeibehörde genau anzugeben, und bleibt es deren Beurtheilung anheimgestellt, ob dem Schiffer der Vorrath unter seiner Verantwortlichkeit zu belassen, oder in einem hierzu geeigneten Lokale am Lande aufzubewahren sei.

Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung inne hat, so ist der Schiffer verpflichtet, so lange, bis die ganze Ladung gelöscht ist, eine schwarze Flagge vom Mast wehen zu lassen, und sich außerdem allen denjenigen Vorsichtsmaßregeln unweigerlich zu unterwerfen, welche die V. v. 6. Juni 1799 bei Pulvertransporten vorschreibt, oder die Polizei- und Militairbehörden in einzelnen Fällen anzuordnen für gut finden.

§. 17. Das Schießen mit Feuergewehren von den Schiffen auf den Strom oder am Bohlwerk ist nur mit Erlaubniß der Schifffahrtspolizei-Behörde gestattet.

§. 18. Die Matrosen und Schiffsleute sollen im Sommer spätestens um 10 Uhr, im Winter aber um 9 Uhr Abends sich an Bord verfügen, widrigenfalls sie arretirt und polizeilich bestraft werden.

Niemals darf ein Schiff ohne Wachen gefunden werden, ausgenommen, wenn es abgetakelt im Winterlager liegt.

Das Baden im Strom und vorlängs der Stadt, besonders am Bohlwerk, ist verboten.

§. 19. Sobald die Entlöschung eines befrachteten Schiffes nachgegeben ist, muß dieselbe, es sei auf der Rhede oder im Hafen, lediglich nach der Anordnung des Haupt-Zollamts erfolgen.

C. Verhalten des Schiffers bei der Hin- und Rückfahrt auf dem Revier.

§. 20. Sobald der Schiffer bei der Steuerbehörde abgefertigt ist, soll er seine Ladung dergestalt einrichten, daß sein Schiff nicht zu tief gehe, um das Revier zwischen Swinemünde, Stettin und Anklam ungehindert passiren zu können. Die Tiefe des Fahrwassers wird ihm der Lootsenkommandeur, bei dem die Zuweisung eines Revier-Lootsen nachzusuchen ist, angeben.

In der Regel ist jeder in- und ausländische Schiffer (er fahre von Swinemünde nach Stettin oder umgekehrt, oder nach irgend einem andern im Revier belegenen Hafen) zur Annahme eines Revier-Lootsen verpflichtet, sein Schiff sei mit Gütern oder Ballast, oder mit beiden gleichzeitig beladen oder ganz ledig.

Ausgenommen von dieser Verpflichtung bleiben nach der bisherigen Verfassung jedoch diejenigen inländischen Schiffe, deren Führer in Stettin oder einem andern Ort des Reviers bis zum Ausflusse der Swine wohnhaft sind, so wie die Altpommerschen und Neuvorpommerschen Binnenfahrer alsdann, wenn die Fahrzeuge derselben: a) alleinige Ladung von Gütern inne haben; b) wenn sie mit Gütern und Ballast dergestalt beladen sind, daß der letztere nicht ohne Wegschaffung der Güter

herausgenommen werden kann, oder c) ganz ledig gehen, und endlich d) wenn der Verschluß der Luken von der Steuerbehörde in der Art bewirkt worden ist, daß das Ueberwerfen des Ballastes ins Fahrwasser unausführbar ist.

Haben dagegen die gedachten Fahrzeuge blos Ballast inne, oder vermischte Ladung in der Art, daß der Ballast ohne Wegschaffung der Güter herausgenommen werden kann, so müssen die Schiffer, gleich allen übrigen, einen Revier-Lootsen annehmen, sie mögen allein segeln oder sich durch ein Dampfschiff bugsiren lassen.

§. 21. Sobald der Revier-Lootse das Schiff bestiegen hat, finden die §. 3 und 5 gegebenen Vorschriften Anwendung.

Behauptet jener, daß das Schiff zu tief geladen sei, um über die Untiefen des Reviers gebracht werden zu können, so entscheidet darüber die Schifffahrts-Polizeibehörde auf den Grund der von ihr zu veranlassenden Messung, wobei der Schiffer sich beruhigen muß.

§. 22. Der Schiffer darf, wenn während der Reise das Wasser fällt, sich nicht mit schweren Ankern über eine Untiefe überwinden, sondern muß sich aus der nächsten Stadt Leichterfahrzeuge kommen lassen.

Muß auf der Reise Ballast gelöscht werden, so hat der Schiffer dabei die Anweisung des Lootsen genau zu befolgen, der darauf achtet, daß das Fahrwasser nicht verflächt werde.

§. 23. Wenn sich Schiffe auf der Oder beim Trindeln begegnen, so muß das mit dem Strom gehende Schiff, es mag beladen oder unbeladen sein, dem stromaufwärts gehenden die Leine werfen. Jedoch müssen alle Böte und kleinere Stromfahrzeuge, sie mögen mit oder gegen den Strom gehen, den Seeschiffen die Leine werfen und ausweichen.

Auf dem Trindelpfade selbst darf kein Feuer gemacht oder sonst etwas vorgenommen werden, was dem Trindelnden hinderlich sein, oder zur Beschädigung des Trindelpfades gereichen könnte.

§. 24. Es ist verboten, auf der Oder oder deren Seitenarmen Holzflöße mit den Schiffen zum Transport zu verbinden.

§. 25. Innerhalb des Ober- und Unterbaums des Stettiner Hafens sind Niederlagen von Balken und Flößen ganz unstatthaft. Aber auch an andern Stellen, und insbesondere von dem Unterbaume ab bis Grabow, können nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizeidirektion zu Stettin Hölzer in die Oder festgelegt werden.

§. 26. Aus Rücksichten für die Sicherheit und Erleichterung der Passage wird es untersagt, in der Oder, ohne daß es die Noth erfordert, vor Anker zu gehen. Wenn Schiffe an der Mündung der Oder anlegen wollen, so müssen sie wenigstens zwei Kabeltau-Längen von der daselbst befindlichen Steinwehe entfernt bleiben. Auch bei Ziegenort, in den sogenannten Kuhlen, darf nicht geankert werden, und unter dem Lebbinschen Berge müssen die Schiffer beim Ankern ebenfalls zwei Kabeltau-Längen von der Mündung der Swine entfernt bleiben.

§. 27. Zwischen dem Grabowschen Ort und Stettin darf kein Schiff anders als mit schwacher Fahrt gehen, und deshalb die Beisetzung voller Segel daselbst nur bei stillem Winde stattfinden.

§. 28. Wegen Verrückung der das Fahrwasser auf dem Revier bezeichnenden Marken finden die Bestimmungen des §. 11 Anwendung mit der Maßgabe, daß die geordnete Anzeige dem nächsten Lootsen-Kommandeur, in Stettin oder Swinemünde, so schleunig als möglich zu machen ist.

D. Verhalten des Schiffers im Hafen zu Stettin.

§. 29. Rücksichtlich des Verhaltens der Schiffer im Hafen zu Stettin finden die in §§. 9, 13, 15, 18 bei Swinemünde gegebenen allgemeinen Vorschriften gleichmäßige Anwendung. In Beziehung auf die örtlichen Verhältnisse Stettins wird aber noch Folgendes verordnet.

§. 30. Sobald der Schiffer beim Unterbaum angelangt ist, hat er sich bei dem Baumschreiber zu melden und dessen Anweisung zu befolgen. Kann das Schiff oder Lichterfahrzeug nicht sogleich durch den Baum gelangen, so bleibt dasselbe an dem rechten Oder-Ufer unter Aufsicht der Wache.

§. 31. Innerhalb der Bäume dürfen weder von Schiffen noch andern Fahrzeugen, deren Führer den Anweisungen des Hafenmeisters überall Folge leisten müssen, Segel geführt werden. Der Klüverbaum und die blinde Raa, so wie der Besahns- oder Brigg-Baum müssen eingezogen, die Unterraaen getoppt und die Anker innerhalb des Bordes so aufgestellt werden, daß sie andern Schiffen nicht Schaden bringen.

§. 32. Das Kochen der Speisen darf durchaus nicht auf den im Hafen liegenden Schiffen geschehen, sondern muß entweder in den dazu bestimmten öffentlichen Kochhäusern, sobald solche errichtet sind, oder in Privatgebäuden erfolgen.

§. 33. Innerhalb der Baum- und der langen Brücke kann nur solchen Schiffen und Fahrzeugen der Aufenthalt gestattet werden, die entweder Behufs der Einnahme oder des Löschens der Ladung daselbst verweilen müssen. Diese haben sich indeß zur Nachtzeit alles Verkehrs auf Böten zu enthalten. Jedes Fahrzeug, welches sich nicht in einem jener beiden Fälle befindet, muß nach der Anweisung des Hafenmeisters sofort auf den ihm bezeichneten Platz weglegen.

§. 34. Innerhalb der Brücken darf an dem Außenbord eines Schiffes, ohne ausdrückliche Erlaubniß des Hafenmeisters, nicht gezimmert werden.

§. 35. An hohen Feiertagen und bei andern feierlichen Ereignissen müssen sämmtliche Seeschiffe und andere größere Fahrzeuge auf das vom Hafenmeister gegebene Signal ihre Nationalflagge aufziehen [1]).

§. 36. Ballast kann überall nur an den vom Lootsen-Kommandeur angewiesenen Stellen sowohl gelöscht als geladen werden. Dabei muß das Schiff ein Portsegel führen und den Vorschriften des Lootsen-Kommandeurs genau Folge geleistet werden.

§. 37. Es wird untersagt, die auf den Holzflößen gewöhnlich angebrachten Feuerheerde und Strohlager in die Oder zu werfen, und die Führer müssen bei der Nachfrage darüber sich ausweisen, wo sie ihre Feuerheerde 2c. gelassen haben.

§. 38. Die Führer der mit Holz, Torf und ähnlichen Gegenständen beladenen Kähne, sowie auch der kleineren Fahrzeuge, welche Lebensmittel zur Stadt bringen, müssen den Abraum jeder Art an das Land auf die öffentlichen Schuttplätze bringen und dürfen davon nicht das Geringste in die Oder werfen oder fallen lassen. Auch diese sind zu dem §. 37 erwähnten Nachweise verpflichtet.

§. 39. Binnen 24 Stunden nach seiner Ankunft in Stettin muß der Schiffer die Musterrolle und die Pässe oder anderweitigen Legitimations-Papiere der an Bord befindlichen Passagiere auf das Polizei-Bureau abgeben, auch jederzeit die sämmtlichen Passagiere und auf Verlangen die ganze Mannschaft dort gestellen.

§. 40. Wenn von der nach Stettin gebrachten, auswärts geheuerten und gemusterten Mannschaft bei der Abreise ein Matrose zurückbleibt, so muß dies der Polizeibehörde gemeldet und in der Musterrolle von der Musterungs-Kommission deshalb das Nöthige bemerkt werden.

§. 41. Vor seiner Abreise muß jeder Schiffer sich mit seiner Mannschaft bei der Musterungs-Kommission melden, um die Musterrolle aufnehmen oder vervollständigen zu lassen. Zu dem Zweck muß er die Seepässe für die inländischen, und die ihm von der Polizei ertheilten Muster-Atteste für die ausländischen Schiffsmannschaften vorlegen, oder wenn der Schiffer die auswärts geheuerte alte Mannschaft wieder mit zurücknimmt, die ausgefertigte alte Musterrolle überreichen.

§. 42. Personen, die von Stettin zu Schiffe ins Ausland reisen wollen, jedoch nicht zur Schiffsmannschaft gehören, dürfen nur mit Pässen, die entweder von der Polizeibehörde der Stadt ausgestellt, oder visirt worden sind, aufgenommen werden. Schiffer, welche nicht gehörig legitimirte inländische Matrosen an Bord nehmen, verfallen nach Inhalt der K. O. v. 10. Novbr. 1825 in eine polizeiliche Geldstrafe von 20 Thlrn.

E. Verhalten des Schiffers beim Ausgang von Swinemünde in See.

§. 43. Schiffer, die von Swinemünde seewärts ausgehen wollen, müssen auf dem Schifffahrtspolizei-Bureau ihre Schiffsmannschaft und deren in Stettin erfolgte Musterung nachweisen, oder solche in Swinemünde vollziehen, oder wenn sie die ins Land gebrachte Mannschaft wieder mitnehmen, sich ein Musterungs-Attest daselbst ausstellen lassen.

§. 44. Kein Schiffer darf Passagiere mit in See nehmen, deren Pässe nicht von der Schifffahrtspolizei-Behörde in Swinemünde visirt sind.

§. 45. Mit allen Abfertigungsattesten meldet der Schiffer sich bei dem Lootsen-Kommandeur zur Anweisung eines Seelootsen, dessen er zur Ausbringung seines Schiffes sich bedienen muß.

Wegen der Befugnisse des Lootsen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 5 enthaltenen Vorschriften Anwendung.

---

1) Das vom Hafenmeister zu gebende Signal ist die Nationalflagge, in welcher das Stadtwappen, nach Vorschrift der Urkunde v. 14. Sept. 1660, angebracht worden, wie solches von der Königin Hedwig Eleonore der Stadt Stettin zu jener Zeit verliehen ist: „der Greifenkopf (roth) mit offenem Schnabel, rother hervorstechender Zunge im blauen Felde, mit goldener Krone und über dem blauen Felde noch die Königl. Krone."

F. Allgemeine Bestimmungen.

§. 46. Außer den tarifmäßigen Hafengeldern, welche das Hauptzollamt in Swinemünde erhebt, und den an die Revierlootsen nach dem ausgehängten Tarif zu entrichtenden Lootsengeldern darf der Schiffer keinem Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder Vergütung entrichten. Es wird dem Schiffer sogar ausdrücklich untersagt, einem Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amts anzubieten oder zu geben, und soll ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft, außerdem aber das Geschenk konfiscirt werden.

Wenn ein Beamter es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder anderweitige Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, ihn zur Bestrafung bei seiner vorgesetzten Behörde anzuzeigen.

Sollte sich aber ein Schiffer veranlaßt finden, einem Lootsen für die in besonderen Fällen ihm geleisteten außerordentlichen Dienste seine Dankbarkeit zu bezeigen, so kann das Geschenk nur mit Vorwissen und Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs ausgehändigt werden.

§. 47. Die zum Vermessen des Schiffs bestimmten Beamten soll der Schiffer mit seinem Boot an Bord holen und zurückbringen lassen.

§. 48. Die Uebertretungen der in dieser Polizei-Ordnung enthaltenen Vorschriften werden, sofern nicht besondere Strafen darauf angedroht sind, nach Maßgabe der Umstände, mit Geldbußen von Einem bis zu Funfzig Thaler bestraft.

Die Festsetzung einer solchen Strafe erfolgt nach summarischer Untersuchung durch ein Resolut der Hafenpolizei-Behörde, gegen welches der Rekurs an die Regierung zu Stettin in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche von dem Stadtgerichte zu Stettin oder zu Swinemünde dann zu führende Untersuchung aber nur in dem Falle zulässig ist, wenn die festgesetzte Strafe mehr als 5 Thaler beträgt.

Verläßt der Denunziat während der polizeilichen oder gerichtlichen Untersuchung den Hafen, so muß er zuvor eine zur Deckung der Strafen und Kosten hinreichende Geldsumme deponiren.

§. 49. Die festgesetzten Strafen werden, wenn sie die Sicherung der Hafen-Anstalten und des Fahrwassers zum Zweck haben, von dem Hauptzollamte in Swinemünde bei den Hafengeldern verrechnet; alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweise zu den See-Armenkassen in Stettin oder Swinemünde.

§. 50. Sämmtliche Kahn- und Stromschiffer sind den Bestimmungen dieser Ordnung, soweit selbige auf sie Anwendung finden, ebenfalls unterworfen und solche genau zu befolgen verbunden.

Wir beauftragen insbesondere Unser Min. d. Inn. für H. u. G.-Angel. mit der Ausführung dieser Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt zu machen. (Ges.-S. 1833 S. 88 ff.)

Dazu sind ergangen:

1. Allerhöchste Kab.-Ordre v. 16. Juli 1850, vorläufige Modifikationen der vorstehenden Hafen-Ordn. in Bezug auf Preuß. Kriegsfahrzeuge betr.

Ich will auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht v. 9. Juli c. den mit demselben Mir vorgelegten, hierneben zurückerfolgenden

a. vorläufigen Modifikationen der Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde v. 22. Aug. 1833, in Bezug auf Preuß. Kriegsfahrzeuge v. 9. Juli c., und

b. Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung solcher Fahrzeuge, von demselben Tage, [1])

hierdurch Meine Genehmigung ertheilen. Sanssouci, den 16. Juli 1850.

Friedrich Wilhelm.

2c.

Vorläufige Modifikationen der Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde v. 22. Aug. 1833, in Bezug auf Preuß. Kriegsschiffe.

Die in der Hafenpolizei-Ordnung für Stettin u. Swinemünde v. 22. Aug. 1833 enthaltenen Vorschriften finden, so weit nicht das Gegentheil in nachstehendem Reglement ausdrücklich bestimmt ist — auf die Führer u. Mannschaften der Preuß. Kriegsfahrzeuge keine Anwendung und werden daher über das Verhalten derselben folgende Vorschriften ertheilt:

---

1) Sind Abtheil. fünf S. 181, mitgetheilt.

Erster Abschnitt. Für den Friedenszustand.

Verhalten beim Einlaufen in den Hafen von Swinemünde.

(ad §§. 1. 2. der Hafenpolizeiordnung.)

§. 1. Der Befehlshaber eines Preuß. Kriegsschiffes, welcher in den Hafen von Swinemünde einsegeln will, hat auf der Rhede die National- u. Lootsenflagge aufzustecken und dort die Ankunft des Seelootsen abzuwarten.

Nur im Nothfalle und wenn heftige Stürme das Entgegenkommen des Lootsen verhindern, darf er, unter Beachtung der im §. 2 der Hafenpolizeiordnung gegebenen Vorschriften, ohne Lootsen einsegeln.

§. 2. Der Lootse, welchem vollständige Auskunft über den Tiefgang und den sonstigen Zustand des Schiffes zu geben ist, hat dem Befehlshaber des Schiffs das Fahrwasser zu bezeichnen, und ihn auf diejenigen Anordnungen aufmerksam zu machen, welche er für das sichere Einbringen des Schiffes erforderlich hält.

Die Führung des Schiffes verbleibt dem Befehlshaber, der indessen die Angabe des Lootsen gehörig zu berücksichtigen hat, und für die Nichtbeachtung derselben persönlich verantwortlich ist.

Während des Aufenthalts im Hafen von Swinemünde.

§. 3. Nachdem das Schiff vor Anker gelegt ist, muß dem Lootsen eine schriftliche Mittheilung über den Namen, sowie die Bewaffnung und Bemannung des Schiffes, über den Namen des Führers, über den Abgangsort und die Anzahl der etwanigen Passagiere, nach einem bestimmten Schema, zur Ablieferung an die Hafenpolizeibehörde übergeben werden.

Anweisung der Anker- nnd Anlegestellen.

§. 4. Den Kriegsfahrzeugen sind von dem Hafenmeister geeignete Anker- und Anlegestellen zu überweisen, und dazu für gewöhnlich die zwischen Starkenhorst und Osternothhfen belegenen Ankerstellen, sowie das Bollwerk vor dem Schifffahrtsamtshause bestimmt. Verlangt jedoch der Befehlshaber aus besonderen Gründen eine andere Anker- und Anlegestelle, so muß demselben, nachdem er die Gründe, welche ihn zu dieser Forderung bestimmt haben, der Hafenpolizeibehörde schriftlich angegeben, hierin gewillfahrt werden. Es darf indessen hierdurch der Handelsverkehr und die Zollabfertigung ohne dringende Noth nicht belästigt oder beschränkt werden, und sind die Befehlshaber ihrer vorgesetzten Dienstbehörde dafür besonders verantwortlich.

Beim Befahren des Reviers. (ad §§. 20., 21., 29. ibidem.)

§. 5. Die Befehlshaber der Kriegsfahrzeuge, welche die Binnengewässer zwischen Stettin und den drei Odermündungen passiren wollen, haben sich zuvor durch Benehmung mit dem Lootsenkommandeur darüber Gewißheit zu verschaffen, daß der Tiefgang des Schiffs die Fahrt zuläßt.

Eine Verpflichtung zur Annahme eines Revierlootsen findet für die Kriegsfahrzeuge nicht Statt. Auf Erfordern muß diesen aber ein solcher vom Lootsenkommandeur sofort überwiesen werden, wobei der Befehlshaber des Kriegsfahrzeugs in Bezug auf die Zollabfertigung die Versicherung abzugeben hat, daß den darüber bestehenden Vorschriften genügt sei.

In Betreff der Dienstverrichtungen der Revierlootsen gelten die Bestimmungen des §. 2.

Anweisung der Anlegestellen in Stettin. (ad §. 26. 29. ibidem.)

§. 6. In Stettin ist den Kriegsfahrzeugen vom Hafenmeister eine angemessene und auf Verlangen die von dem Befehlshaber bezeichnete besondere Anlegestelle auf dessen Verantwortlichkeit, nach Abgabe der im §. 4 bezeichneten schriftlichen Erklärung an die Hafenpolizeibehörde, zu überweisen.

Beim Ausgange aus dem Hafen. (ad pag. 45 ibidem)

§. 7. Beim Ausgange aus dem Hafen von Swinemünde sind die Befehlshaber der Kriegsschiffe, wie beim Eingange, zur Annahme eines Lootsen verpflichtet. Die Ueberweisung erfolgt durch den Lootsenkommandeur, nach Mittheilung der im §. 3 erwähnten Notizen. Der Vorzeigung eines Attestes über die Zoll-Abfertigung bedarf es dazu nicht.

Polizeiliche Vorschriften.

§. 8. Die wegen des Ballastlöschens (§. 6, 22, 36), wegen Beschädigung und Verrückung der Tonnen und Marken (§. 12, 28), wegen Verflachung des Hafens und des Fahrwassers (§. 12), zur Sicherung der Bollwerke (§. 13), wegen des Kochens und Aufwärmens von Pech, Theer ꝛc. (§. 14), wegen des Lichtbrennens außerhalb der Kajüte (§. 15), wegen des Ueberwindens über Untiefen (§. 22), wegen des Ankerwerfens in der Oder (§. 26), wegen Verringerung der

Fahrt beim Grabowschen Ort (§. 27) und wegen Führung der Segel innerhalb der Bäume von Stettin (§. 31) in der Hafenpolizeiordnung ertheilten Vorschriften finden auch auf die Kriegsfahrzeuge Anwendung.

So lange in Swinemünde ein geeignetes Magazin für die Aufbewahrung des Pulvers fehlt, soll es den Kriegsfahrzeugen gestattet sein, ihren Pulvervorrath an Bord zu behalten.

Löschung der Pulvervorräthe. (ad §. 16. ibidem.)

§. 9. Sobald jedoch ein solches Magazin angelegt sein wird, muß der auf den eingehenden Kriegsschiffen vorhandene Pulvervorrath auf der Rhede oder an der Ostmole unterhalb des Westerkopfs gelöscht werden, mit Ausschluß der zu den üblichen Signal- und Salutschüssen erforderlichen Quantität.

Beim Bearbeiten oder Verladen des Pulvers muß eine schwarze Flagge vom Vortop wehen. Auch sind dabei die für Pulvertransporte vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln zu beobachten.

Vorschriften wegen des Schießens. (ad §. 17. ibidem.)

§. 10. Innerhalb der Bäume von Stettin und am Bollwerk von Swinemünde dürfen Kanonen und scharf geladene Gewehre nicht abgefeuert werden. Im Uebrigen sind die üblichen Signal- und Salutschüsse gestattet. Schießübungen auf dem Haffe und nach dem Lande hin, dürfen nur im Einverständnisse mit den betreffenden Polizeibehörden vorgenommen werden, und ist dabei jede Störung der Schifffahrt, der Fischerei und des Landverkehrs zu vermeiden.

Sanitäts-Polizei. (ad §. 4. ibidem.)

Die Vorschriften des Quarantaine-Reglements vom 28 Mai 1847 und der Instruktion für die Sanitäts-Kommission v. Dec. 1847 finden auch auf die Kriegsfahrzeuge Anwendung mit der Maßgabe, daß bei Abhaltung der Observations-Quarantaine eine polizeiliche Bewachung des Quarantaine-Schiffes am Bord nicht Statt hat. Der Befehlshaber des Schiffes ist indessen verpflichtet, jeden Verkehr mit demselben zu verhindern.

Zoll-Abfertigung (ad §. 7. ibidem)

§. 12. In Bezug auf die Zollabfertigung haben sich die Befehlshaber der Kriegsfahrzeuge nach der deshalb erlassenen besondern Instruktion vom heutigen Tage zu richten.

Transport- und Postschiffe.

§. 13. Kriegstransportschiffe sind den Kriegsschiffen überall gleich zu achten.

Für Kriegsschiffe, welche zum Postdienste oder im Interesse des Handels zum Waarentransport verwendet werden, sind dagegen die für Privat- und Handelsschiffe erlassenen Bestimmungen maßgebend.

Fremdherrliche Kriegsschiffe.

§. 14. Für die Behandlung fremdherrlicher Kriegsschiffe bleibt die Instruktion v. 11. April 1846 allein maßgebend.

Zweiter Abschnitt. Für den Kriegs- und Blokade-Zustand.

§. 15. Wenn der Hafen von Swinemünde in Kriegs- oder Blokadezustand erklärt wird, hat der Hafenbefehlshaber die nöthigen Anordnungen zur Sicherung desselben und der darin befindlichen Schiffe nach Maßgabe der bestehenden Gesetze, und der ihm ertheilten besondern Instruktion zu treffen, und sind die Polizeibehörden zu deren Befolgung verpflichtet.

§. 16. Ueber die Lootsen darf indessen nur insoweit, als der gewöhnliche Lootsendienst dies gestattet, und nur zu solchen Zwecken, zu welchen sie ausschließlich geeignet sind, disponirt werden.

§. 17. Dagegen steht dem Befehlshaber des Hafens während des Kriegs- und Blokadezustandes die Befugniß zu, allen oder bestimmten Lootsen den Ausgang aus dem Hafen zu untersagen. Berlin, den 9. Juli 1850.

(gez.) v. d. Heydt. v. Rabe. v. Stockhausen.

(Extra-Beilage zu Nr. 40 des Stett. Amtsblatts pr. 1850.)

2. Hinsichtlich des Verhaltens des Schiffers auf der Rhede u. beim Einlaufen in den Hafen v. Swinemünde.

(zu §§. 1—7 der Hafenordnung.)

a. Bekanntmachung der K. Regier. zu Stettin v. 25. März 1836, die Richtungsbaaken des Swinemünder Hafens betr.

Zur besseren Bezeichnung des Eingangs zum Swinemünder Hafen für den Fall, daß die Lootsen durch Sturm und Seegang verhindert sein sollten, den an-

kommenden Schiffen entgegen zu gehen, sind daselbst zwei Richtungsbaaken, und zwar: eine, die zugleich zur Winkbaake dient, auf der östlichen Hafen-Moole, und eine in den östlichen Dünen, erbaut worden. Diese neuen Baaken treten an die Stelle derjenigen Signale, welche im §. 2 der Hafenpolizei-Ordnung für Swinemünde ꝛc. vom 22. August 1833 angegeben sind, und sind in folgender Art zu benutzen: 1) Wenn es den Lootsen unmöglich ist, in See zu gehen, und die ankommenden Schiffe, im Fall ihre Führer sich dazu entschließen, in den Hafen einsegeln können; so wird an der Wink- und Richtungs-Baake auf der östlichen Hafen-Moole eine rothe Flagge geheißt werden. 2) In diesem Falle steuert der Schiffer so lange, bis er sich NW. zum N. per Kompas von der, auf der Spitze der Ost-Moole stehenden Laternen-Baake befindet, und die äußerste große weiße Tonne, die am Ende der westlichen Fläche auf einer Wassertiefe von 16 Fuß Rheinl. liegt, an Steuerbord-Seite, und die nächste schwarze Tonne, in einer schrägen Linie nach der Laternen-Baake, auf Backbord-Seite hat. 3) In dieser Lage des Schiffes decken sich die beiden auf der östlichen Moole und in den östlichen Dünen neu erbauten Baaken in der Richtung von SSO. und auf diesem Strich die beiden Baaken stets gedeckt haltend, segelt das Schiff in den Hafen bis zur zweiten Löschbrücke der östlichen Moole, vier Kabellängen oberhalb der Laternen-Baake, und stets von der Moole eine halbe Kabellänge ableibend. 4) An diesem Punkte, bei welchem der Schiffer etwas südlicher abhalten muß, erwartet ihn das Lootsenboot, um ihn mit einem Lootsen zu versehen. 5) Beim Einsegeln in den Hafen bleiben alle weißen Tonnen auf Steuerbord-Seite des Schiffes liegen. 6) Um dem Schiffer das Auffinden und Halten der in dieser Anweisung angegebenen Richtungen zu erleichtern, und ihn namentlich dann, wenn die See-Tonnen vertrieben, oder wegen später Jahreszeit schon aufgenommen sein sollten, zu dirigiren, werden von der Wink- und Richtungs-Baake auf der östlichen Moole mit einer rothen Flagge Signale ertheilt werden. 7) Diesen Signalen muß er dergestalt folgen, daß er nach derjenigen Seite hinsteuert, nach welcher die Flagge geneigt wird, und gerade auf die Flagge zuhält, wenn sie senkrecht in die Höhe geht. 8) Wenn die Lootsen sich nicht in See befinden, und keine Flagge von der Wink-Baake weht, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß entweder auf der Rhede zu Anker gehen, oder die hohe See halten.

(Amtsblatt 1836 Nr. 15 S. 78.)

b. Verf. der K. Reg. zu Stettin v. 25. April 1832 an die K. Schifffahrts-Komm. in Swinemünde, die Anker- und Revisionsplätze im Hafen betr.

Die Königl. Schifffahrts-Kommission erhält hierbei 50 Exemplare der durch uns und den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor genehmigten Vereinigung wegen Feststellung der Anker- und Revisionsplätze in dem dortigen Hafen nebst der dazu gehörigen Zeichnung zur Vertheilung der ersteren unter das gesammte Lootsen-Personal und Asservation der letzteren in der Registratur mit der Aufgabe, nicht nur durch die Seelootsen die eingehenden Schiffe genau auf die bezeichneten Stellen führen zu lassen, sondern auch hinsichtlich der ausgehenden Schiffe auf strenge Befolgung der Feststellung zu halten oder etwanigen, hierauf bezüglichen Anträgen des dortigen Haupt-Zollamtes stets prompt zu genügen.

Dabei bleibt es jedoch der Beurtheilung der Königl. Schifffahrts-Kommission und namentlich des Lootsen-Kommandeurs überlassen, davon, so weit als nöthig abzuweichen, soweit dies im schifffahrtspolizeilichen Interesse und insbesondere, um die durchaus nöthige freie Fahrt im Hafen und Strome zu erhalten, erforderlich erscheint.

Anker- und Revisionsplätze im Hafen zu Swinemünde.

I. Anlegestellen für Dampfschiffe.

a. Von dem Einschnitte des Bollwerks beim Hause der Steuer-Räthin Krause bis zum Blumschen Hause.

b. Zwischen dem Einschnitte des Schifffahrts-Amts-Hauses und dem ersten Einschnitte der Schiffsbaustelle.

II. Eingegangene Schiffe.

1. Solche, die ohne Leichterung nach Stettin hinaufgehen können, im Fahrwasser längs der Mittel- und Mevenhaken-Flächen, eine halbe Kavellänge von der Tonne, welche die Spitze der Mittelfläche bezeichnet, (die Tonne liegt auf der Linie zwischen beiden Fährhäusern), bis zu einer Linie, welche von der Mevenhaken-Mühle bis zum südlichsten Hause von Westswine gezogen, gedacht wird.

2. Solche, welche in Fahrzeuge leichtern oder bodenleer löschen wollen: längs des Bollwerks von dem Einschnitte bei dem Hause der Steuer-Räthin Krause bis zur Fährklappe.

4. Solche, welche ihre Waaren in den freien Verkehr setzen wollen: die drei Brücken zwischen dem Königlichen Mühlenwaage-Gebäude bis zur sogenannten Waschklappe. NB. Diese Fahrzeuge haben jedoch dicht an diese Brücken oder an das Bollwerk zu legen, damit die Einfahrt in den Winterhafen mit Dampfschiffen nicht gehemmt werde.

4. Schiffe, die Salz löschen wollen: an den Brücken der Salzspeicher.

5. Schiffe, die mit Ballast eingehen und denselben hier löschen wollen: an den neuen Ballastbrücken.

6. Schiffe, die aus Noth den hiesigen Hafen suchen: unterhalb der neuen Ballastbrücken an der Joachimsfläche oder im östlichen Nothhafen.

III. Ausgehende Schiffe.

1. Solche, die mit steuerlichem Verschluß versehen sind, oder welche Waaren auf Begleitscheine ausführen und nicht zuladen: im Fahrwasser unmittelbar unterhalb dem Dampfschiff-Platze bis zu den neuen Ballastbrücken.

2. Solche, die zuladen wollen, sie mögen mit Verschluß versehen sein oder nicht: längs des Bollwerks unterhalb dem Dampfschiff-Platze bis zu den neuen Ballastbrücken mit Ausschluß der ad I. b. genannten Strecke ober- und unterhalb des Thomsenschen Schuppens, welcher für Dampfbugsirböte frei bleiben muß.

3. Solche, die weder mit steuerlichem Verschluß versehen sind, keine Waaren auf Begleitschein ausführen und auch nicht zuladen wollen: im Fahrwasser vom Thomsenschen Schuppen bis unmittelbar hinter den Ballastbrücken.

Alle im freien Verkehr befindlichen Fahrzeuge, und zwar solche, die weder aus See eingegangen sind, noch dahin gehen wollen, sondern nur die Binnengewässer bei ihrer Ankunft benutzt haben, oder bei ihrem Abgange benutzen wollen, haben ihre Anlege- und Revisionsstellen an dem Bollwerke des Winterhafens, jedoch dürfen sie der freien Kommunikation in demselben event. durch Dampfschiffe nicht hinderlich sein. Schiffe, die Pulver geladen haben oder die Quarantaine halten müssen, werden ihre Ankerplätze durch den Lootsen-Kommandeur angewiesen erhalten.

Swinemünde, den 13. September 1841.

Königl. Haupt-Zoll-Amt. Königl. Schifffahrts-Kommission.

c. In Betreff der zollamtl. Behandlung wird auf Abthl. V. S. 88 ff. und rücksichtlich der Vorschriften zur Abwendung der Einschleppung ansteckender Krankheiten auf die, Abthl. IV. Tit. X. S. 54 ff. mitgetheilten Vorschriften hingewiesen.

In Folge Gesetzes v. 9. Mai 1853, betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges ist eine bezügliche Polizei-Verordnung für die Provinz Pommern bis jetzt nicht ergangen.

(Siehe übrigens S. 195 ad 4 und ad 7 dieser Abthlg.)

3. Das Verhalten des Schiffers und der Mannschaft während des Aufenthalts im Hafen von Swinemünde.

(Zu §§. 8—19 der Hafen-Ordnung.)

a. Die Benutzung der Anlegebrücke in Swinemünde für Dampfschiffe betreffend.

Um die Mißbräuche abzustellen, welche in der Benutzung der oberhalb des Waagehauses im Winterhafen zu Swinemünde befindlichen Anlegebrücke für Dampfschiffe, welche Passagiere am Bord haben, bisher bemerkbar geworden sind, haben wir unterm 11. d. M. Folgendes verordnet:

§. 1. Die oberhalb des Waagehauses befindliche Anlegebrücke darf nur zum Anlegen von Dampfschiffen, welche Passagiere am Bord haben, oder den von ersteren geschleppten Passagierschiffen benutzt werden.

§. 2. Eine Stunde nach der Ankunft dieser Schiffe müssen dieselben aber von dieser Brücke ablegen und dürfen erst eine Stunde vor dem Abgange dort wieder anlegen.

§. 3. Außer der eben angegebenen Anlegezeit an der Brücke ist der Anlegeplatz für die oben erwähnten Dampfschiffe, oder für die von denselben geschleppten

Passagierschiffe einstweilen an der grünen Fläche und zwar da, wo bisher die beiden Kielbrücken gewesen sind.

§. 4. Jedes Dampfschiff, welches Passagiere am Bord hat, und auch jedes von einem Dampfschiffe geschleppte Passagierschiff muß eine bequeme mit einem Geländer versehene Laufbrücke bei sich führen, um, wenn es nöthig sein sollte, Seite an Seite, oder nach besonderer Anweisung des Hafenmeisters anderwärts anzulegen und das Ausschiffen der Passagiere rasch und gefahrlos vollführen zu können.

§. 5. Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit 1 bis 5 Thlr. Geldstrafe oder verhältnißmäßigem Gefängniß gerügt werden.

Dies wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Stettin, den 22. Juli 1844.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. v. 1844. Nr. 31. S. 234/5.)

b. Das zu schnelle Fahren der Dampfschiffe in dem Swinestrom betr.

Zur Verhütung von Unglücksfällen, welche durch zu schnelles Fahren der Dampfschiffe in dem Swinestrome längs der Stadt Swinemünde veranlaßt werden können, setzen wir hierdurch fest, daß:

1. die Dampfschiffe vom Eingange in den sogenannten Winterhafen bei Westswine ab bis zur Fährbrücke nur mit einer Fahrt von einer Meile in der Stunde, mithin diese Strecke, $^1/_{10}$ Meile lang, nicht unter 6 Minuten Zeit zurücklegen dürfen;

2. auf dem übrigen Theil des Stromes längs der Stadt aber, von der Fährbrücke bis zum Thomsenschen Schuppen, mit einer Fahrt von $1^1/_2$ Meile in der Stunde, mithin diese Strecke, $^1/_8$ Meile lang, nicht unter 5 Minuten Zeit gefahren werden darf, und

3. wenn Dampfschiffe Moderprähme oder kleine Böte passiren, die Fahrt so zu hemmen ist, daß durch den Wellenschlag kein Umschlagen derselben Statt finden kann.

Diejenigen, welche diese Vorschriften übertreten, werden mit der im §. 48 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 22. August 1833 angedrohten Geldstrafe von einem bis funfzig Thalern belegt und bleiben außerdem für jeden durch Uebertretung dieser Vorschrift verursachten Schaden verantwortlich.

Stettin, den 3. Januar 1845.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1845. Nr. 4. S. 37/8.)

c. Polizei-Verordnung, die Sicherheit der Drathleitung der K. Telegraphen-Anstalt zu Swinemünde betr.

Die bei Swinemünde durch den Swine-Strom führende Drahtleitung der Königlichen Telegraphen-Anstalt ist durch drei schwarze Tonnen bezeichnet worden, welche mit dem Schifffahrts-Amtshause auf der westlichen Uferseite und mit den auf der östlichen Uferseite errichteten weiß angestrichenen beiden Baaken eine gerade Linie bilden. Zur Verhütung von Beschädigungen an jener Drahtleitung wird hiermit auf Grund des §. 11 im Gesetze vom 11. März 1850 angeordnet, daß kein Schiffer innerhalb der an beiden Seiten der oben angegebenen Linien aufgestellten Wehren Anker werfen darf. Kontraventionen gegen diese Bestimmung werden, wenn auch keine Beschädigung an der Drahtleitung vorgekommen ist, mit 1 bis 10 Thlr. Geldstrafe belegt. Sind aber durch das verbotswidrige Ankerwerfen Beschädigungen an der Drahtleitung verursacht, so treten nach Umständen die in den §§. 296 bis 298 des Strafgesetzbuchs vom 14. April 1851 angedrohten härteren Strafen ein.

Stettin, den 6. September 1851.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1851. Nr. 38. S. 287.)

d. Polizei-Verordnung in Betreff des Haltens von Feuer u. Licht im Hafen von Swinemünde.

Behufs der Verhütung von Feuersgefahr wird hiermit auf Grund des §. 11 im Gesetze vom 11. März 1850 nach dem Antrage der Königl. Schiffahrts-Kommission zu Swinemünde angeordnet, daß

1. auf den an beiden Ufern des Winterhafens von Swinemünde, von dem Liebnitzkyschen Schiffsbauplatze bei Westswine ab, bis zur Fährklappe in Swine-

münde liegenden Seeschiffen, Leichtern, Oderkähnen und anderen Segelfahrzeugen, in der Zeit vom 1. November bis ultimo März weder Feuer noch Licht gehalten werden darf, und daß

2. auf den weiter unterhalb am Bollwerk bei Swinemünde bis zum Schifffahrts-Amtshause, so wie auf den im Osternothhafen liegenden ad 1 erwähnten Fahrzeugen, so oft und so lange der Strom mit einer solchen Eisdecke belegt ist, die das Verholen von Schiffen verhindert, das Halten von Feuer und Licht nur in der Zeit von Morgens 8 Uhr bis Abends 5 Uhr gestattet ist.

Kontraventionen gegen die sub 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen werden mit 1 bis 10 Thlr. Geldstrafe belegt. Die von der Königl. Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde unterm 3. November pr. a. interimistisch erlassene, und durch Nr. 45 des Usedom-Wolliner Wochenblatts publicirte Polizei-Verordnung wird hierdurch außer Kraft gesetzt. Stettin, den 27. September 1852.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.
(Amtsbl. 1852. Nr. 6. S. 33.)

4. Das Verhalten des Schiffers bei der Hin- und Rückfahrt auf dem Revier.

(Zu §§. 20—28 der Hafen-Ordnung.)

a. Hinsichtlich der Verpflichtung und theilweisen Befreiung der Schiffer in Betreff der Annahme von Lootsen disponiren:

aa. Verf. der K. Reg. zu Stettin v. 23. Jan. 1835 an die K. Schifffahrts-Komm. in Swinemünde.

Es läßt sich annehmen, daß ein inländischer Schiffer, wenn er auch nicht für seine Person am Revier wohnt, aber von einem an demselben gelegenen Orte aus sein Schiff führt und mit selbigem 4 bis 5 Reisen über das Revier gemacht hat, selbiges so weit kenne, daß er eines Lootsen nicht bedarf, in sofern die Schifffahrts-Marken bereits ausgelegt sind. Ein Anderes ists, wenn diese noch nicht liegen. Dann muß er einen Lootsen nehmen.

Die desfallsige Entscheidung gebührt den Behörden, indem nicht das Ermessen des Schiffers maßgebend sein kann.

bb. Verf. ders. Reg. v. 4. März 1843 an die K. Polizei-Direktion zu Stettin.

ꝛc. ꝛc. Da nun nach §. 20 der hiesigen Hafenpolizei-Ordnung vom 22. August 1833, die Führer lootsenpflichtiger Schiffe, dadurch, daß sie sich von Dampfbooten bugsiren lassen, von der Annahme eines Lootsen nicht entbunden werden, außerdem auch beim Mangel eines Lootsen Gefahr für die Schiffe entstehen kann, so fordern wir die Königl. Polizei-Direktion hierdurch auf, die Führer der hiesigen Dampfschiffe auf diese gesetzliche Bestimmung dahin besonders aufmerksam zu machen, daß sie die betreffende Bugsirfahrt nicht eher beginnen, bis der Schiffer den Lootsen an Bord genommen hat.

cc. Verf. ders. Reg. v. 6. Juni 1849 an die K. Schifffahrts-Komm. in Swinemünde.

Unter den in dem Berichte vom 2. April d. J. angezeigten Umständen erscheint die Beschwerde der Anklamer Schiffer vom 28. September v. J. allerdings gegründet. Denn wenn die Anklamer Schiffer nach den angestellten Ermittelungen bis zum Jahre 1833 der Regel nach von der Verpflichtung zur Annahme eines Revierlootsen befreit gewesen sind, die Hafenpolizei-Ordnung vom 22. August 1833 aber hinsichtlich der am Revier wohnenden Schiffer die in dieser Beziehung bei ihrer Einführung bestandene Verfassung aufrecht erhalten hat und endlich nach §. 20 derselben nicht füglich in Zweifel gezogen werden kann, daß das Revier sich bis nach Anklam erstreckt, so ist das seit dem Jahre 1833 gegen die Anklamer Schiffer beobachtete Verfahren offenbar nicht gerechtfertigt.

Die Königl. Schifffahrts-Kommission hat daher der Eingangs gedachten Beschwerde Abhülfe zu verschaffen und die Anklamer Schiffer für die Folge in Bezug auf die Verpflichtung zur Annahme eines Revier-Lootsen wie alle übrigen am Revier wohnenden Schiffer zu behandeln.

dd. Rescr. der K. Minist. für Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten u. der Finanzen v. 7. Aug. 1852 an das K. Ober-Präs. zu Stettin.

Dem Königl. Ober-Präsidium eröffnen wir auf die Berichte vom 22. und 29. Mai d. J., daß wir es nicht für bedenklich erachten, dem Antrage der dortigen Königl. Regierung gemäß, die bisher den Küstenfahrzeugen bis zu 20 Lasten Tragfähigkeit gewährte Befreiung von der unbedingten Lootsenpflichtigkeit, auf alle Küstenfahrzeuge bis zu 25 Lasten Tragfähigkeit — so weit es sich um die Gewässer handelt, auf denen die Polizei-Ordnung vom 22. August 1833 Gültigkeit hat — auszudehnen. 2c. 2c.

b. Das Ausweichen der Dampfschiffe betr.

aa. Zur raschen Beförderung der auf gewisse Zeit beschränkten Fahrten der Dampfschiffe und zur Vermeidung von Unglücksfällen, welche durch das Zusammentreffen derselben mit andern Fahrzeugen herbeigeführt werden können, wird hierdurch angeordnet, daß die zwischen hier und Grabow treibenden, segelnden und verholenden Fahrzeuge und Flöße beilegen und zur Seite ziehen müssen, sobald sie die Glocke von Dampfschiffen hören. Kontraventionen hiergegen werden mit angemessener Geld- oder Gefängnißstrafe gerügt werden.

Stettin, den 10. Mai 1835.

Königliche Polizei-Direktion.

Republicirt den 22. Juli 1837.

bb. Zur raschen Beförderung der auf gewisse Zeit beschränkten Fahrten der Dampfschiffe und zur Vermeidung von Unglücksfällen ist es nöthig, daß treibende, segelnde und verholende Fahrzeuge und Flöße beilegen und zur Seite ziehen, sobald sie die Glocke der Dampfschiffe hören. Dies muß insbesondere auch beim Abgange der Dampfschiffe geschehen, wo dann die Segelschiffe vor dem Baume so lange beilegen müssen, bis jene diesen passirt haben.

Indem dies in Erinnerung gebracht wird, wird zugleich in Veranlassung der Königl. Hochlöblichen Regierung bekannt gemacht,

daß Schiffe bei ihrem Eingange aus dem Dammansch in die enge Oder vor der letzteren so lange beidrehen, oder vor Anker gehen müssen, bis etwa aus der Enge kommende Dampf- oder andere Schiffe dieselbe passirt haben.

Kontraventionen gegen diese Vorschriften werden in Gemäßheit des §. 48 der Hafen-Ordnung vom 22. August 1833 mit Geldbuße bis zu 50 Thlrn. bestraft werden.

Stettin, den 24. September 1839.

Königl. Polizei-Direktion.

Theilweise republicirt den 21. Juni 1844.

c. Das zu schnelle Fahren der Dampfschiffe betr.

aa. Vorgekommene Unglücksfälle geben uns Veranlassung, hierdurch zu bestimmen, daß die Dampfschiffe an allen schmalen Stellen der Oder, namentlich in der sogenannten engen Oder und in der Gegend der Wopwap, nur mit halber Geschwindigkeit fahren dürfen, damit die kleinen, ihnen begegnenden Fahrzeuge, wo sie nicht weit genug ausweichen können, nicht in Gefahr kommen, umzuschlagen. Von Grabow bis hierher müssen die Dampfschiffe so langsam als möglich fahren, wie Aehnliches auch schon für Segelschiffe im §. 29 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 22sten August 1833 vorgeschrieben ist.

Ferner ist bemerkt worden, daß im Haff ausgebrannte Kohlen und anderer Unrath öfter über Bord geworfen werden, wodurch eine Verflachung des Fahrwassers zum Nachtheil der Schifffahrt entsteht.

Es werden daher in dieser Beziehung die Bestimmungen in den §§. 22, 37 und 38 der Hafen-Polizei-Ordnung hiermit in Erinnerung gebracht. Danach soll dergleichen Abraum auf die öffentlichen Schuttplätze am Lande gebracht werden und der Führer des betreffenden Fahrzeuges verbunden sein, sich auf Erfordern darüber auszuweisen, wo er den Abraum gelassen habe.

Die Schifffahrts-Kommission in Swinemünde, so wie die Polizei-Direktion in Stettin sind angewiesen, auf die Befolgung dieser Vorschriften genau wachen zu lassen, und die Kontravenienten mit der im §. 48 des angeführten Gesetzes angedrohten Strafe zu belegen.

Desgleichen werden die Lootsen auf den Inhalt dieser Verordnung sorgfältig achten und Kontraventionen gegen die ergangenen Bestimmungen, auch bei solchen

Schiffen, denen sie nicht zur Führung beigegeben sind, pflichtmäßig zur Anzeige bei den Behörden bringen.

Stettin, den 30. Mai 1842.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.
(Amtsbl 1842. Nr. 24. S. 161.)

bb. Von den Bewohnern des linken Oder-Ufers wird über die wellenförmige Bewegung des Wassers, die das schnelle Fahren der Dampfschiffe veranlaßt und besonders die Ufer angreift, Beschwerde geführt. Wir sehen uns daher veranlaßt, mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 30. Mai pr. Amtsblatt pro 1842 Seite 161, hierdurch festzusetzen, daß den Dampfschiffen

a) von der hiesigen Stadt bis zu Ende des Neumannschen Holzhofes zu Grabow, welche Entfernung ¼ Meile beträgt, nur mit einer Geschwindigkeit von einer Stunde auf die Meile oder 15 Minuten für die angegebene Strecke,
b) vom Neumannschen Holzhofe bis zu Ende des neuen Oder-Durchstichs mit einer Geschwindigkeit von höchstens in der Stunde 1⅓ Meilen oder 45 Minuten für diese 1¼ Meilen lange Strecke

zu fahren gestattet ist. Auf der 1½ Meilen betragenden Strecke von Stettin bis aus dem Durchstiche hinaus müssen die Dampfschiffe daher auch bei gleichmäßiger Geschwindigkeit mindestens eine Stunde zubringen.

Diese Bestimmungen, auf deren Befolgung die Polizei-Behörden und Beamten zu halten haben, gelten für alle Dampfschiffe; wir behalten uns jedoch vor, für diejenigen Schiffe, welche, vermöge der Konstruktion ihrer Wasserräder, eine zu große Bewegung des Wassers verursachen möchten, die vorgedachten Zeitmaße noch zu verlängern. Stettin, den 28. Januar 1843.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.
(Amtsblatt pr. 1843. Nr. 7. S. 24.)

cc. Wir sehen uns veranlaßt, unsere Amtsbl.-Bekanntmachung vom 28. Januar 1843, wodurch das zu schnelle Fahren der Dampfschiffe auf der Oder zwischen hier und dem neuen Durchstich verboten worden, in Erinnerung zu bringen und zugleich festzusetzen, daß Uebertretungen jener Verordnung mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thalern gestraft werden sollen.

Stettin, den 21. September 1844.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.
(Amtsbl. pr. 1844. Nr. 40. S. 295.)

dd. Da die Führer von Dampf- und Segelschiffen bei dem Vorüberfahren an den im Stettin-Swinemünder Fahrwasser stationirten und beschäftigten Dampf- und Pferdebagger-Maschinen und Fahrzeugen nicht immer die nöthige Vorsicht anwenden, so finden wir uns veranlaßt, unter Aufhebung der Amtsblatts-Verordnungen vom 13. April und 7. Juni 1844, sowie vom 23. April 1847, auf Grund des §. 11 im Gesetze über die Polizei-Verwaltung vom 11. März a. c. zur Vorbeugung von Unglücksfällen und Beschädigungen folgende polizeiliche Vorschriften zu erlassen:

1) Wenn Segelschiffe bei ihrer Fahrt auf die in dem bezeichneten Fahrwasser liegenden Baggerschiffe zukommen und an deren Seite vorüberfahren wollen, so müssen ihre Führer mindestens 800 Schritte von den Baggern entfernt die Segel so weit streichen lassen, als dieselben entbehrlich; namentlich müssen Leesegel unter allen Umständen in dieser Entfernung eingezogen werden. Ebenso müssen die Führer von Dampfschiffen in gleicher Entfernung von den Baggern die Geschwindigkeit ihrer Fahrzeuge vermindern und hemmen.

2) Alle Segel- und Dampfschiffe dürfen in dem bezeichneten Fahrwasser nur an derjenigen Seite der Baggerschiffe vorüberfahren, an welcher auf denselben eine rothe Signalflagge zur Bezeichnung der offenen Fahrt weht, und zwar muß die Vorbeifahrt möglichst langsam bewirkt werden.

3) Bei dem Passiren der Bagger müssen die Anker der vorbeifahrenden Schiffe vor dem Bug so weit in die Höhe gezogen werden, daß die Baggertaue nicht von den Ankern gefischt werden können.

Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung der sub 1 — 3 gedachten Vorschriften ist, vorbehaltlich des Schadenersatzes, mit einer Strafe von einem bis zu zehn Thalern zu ahnden. Stettin, den 19. Juli 1850.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.
(Amtsbl. 1850. Nr. 31. S. 254/5.)

ee. Um die bei den Vertiefungsarbeiten des Stettin-Swinemünder Fahrwassers beschäftigten Arbeiter, sowie die Maschinen und Schiffsgefäße gegen Beschädigung sicher zu stellen, sehen wir uns veranlaßt, hierdurch anzuordnen, daß die Führer aller Dampfschiffe gehalten sind, sobald sie die Baggerstellen passiren, ihre Maschinen ganz langsam gehen zu lassen. Uebertretungen dieser Anordnung werden, außer dem etwanigen Schadenersatz rc., mit einer Polizeistrafe von 5 bis 20 Thalern geahndet werden. Stettin, den 7. Juli 1843.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1843. Nr. 28. S. 169.)

d. Verbot des Signalisirens mit der Dampfpfeife auf Dampfschiffen betreffend.

Es ist zu unserer Kenntniß gekommen, daß verschiedene Dampfschifführer sich seit einiger Zeit, anstatt des Signals mit der Glocke, desjenigen mit der Dampfpfeife bedienen, und das Letztere auch namentlich in der Nähe der Eisenbahnen zur Anwendung bringen. Da hierdurch die Bahnwärter bereits mehrfach irre geleitet worden sind, indem sie geglaubt haben, daß das Signal mit der Dampfpfeife das Herannahen eines Eisenbahnzuges anzeige; da ferner durch dieses Signalisiren, namentlich bei trüber Witterung, leicht großes Unglück herbeigeführt werden kann, so finden wir uns veranlaßt, der Anwendung dieser neuen Art des Signalisirens auf Dampfschiffen entgegen zu treten, und verordnen demgemäß auf Grund des §. 11 im Gesetze vom 11. März 1850, daß sich die Führer von Dampfschiffen auf den zu unserem Verwaltungsbezirke gehörigen Gewässern des Gebrauchs der Dampfpfeife zum Signalisiren ganz enthalten müssen. Wer dieser Bestimmung zuwiderhandelt, verfällt in eine polizeiliche Strafe von einem bis zu zehn Thalern, soweit nicht nach den Bestimmungen in den §§. 11, 17 und 25 a. des Bahn-Polizei-Reglements für die Berlin-Stettin-Stargarder Eisenbahn vom 12. Mai 1849 eine härtere Strafe Statt findet.

Stettin, den 5. September 1851.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1851. Nr. 37. S. 282.)

e. Das Fahrwasser zwischen Stettin und Swinemünde und dessen Freihaltung betreffend.

aa. Es sind bisher öfter Fälle vorgekommen, daß Schiffer, welche gesetzlich zur Annahme eines Lootsen für die Fahrt von hier nach Swinemünde nicht verpflichtet, sich der Kontrole des hiesigen Lootsen-Kommandeurs rücksichtlich der Einsenkung ihrer beladenen Schiffe entzogen haben und mit dem Letzteren auf dem Revier festgerathen sind, weil die Schiffe zu tief beladen gewesen, um über die flachen Stellen des Reviers fließen zu können, wodurch die freie Passage im Fahrwasser gehindert worden ist. Zur Vorbeugung der hieraus erwachsenen Uebelstände wird mit Bezug auf die Vorschrift des §. 20 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 22. August 1833, wonach jeder Schiffer seine Ladung dergestalt einrichten soll, daß sein Schiff ungehindert das Revier passiren könne, hiermit angeordnet, daß jeder Führer eines nicht lootspflichtigen Schiffes sich vor seinem Abgange von Stettin eine Bescheinigung des hiesigen Lootsen-Kommandeurs darüber, wie tief sein Schiff einsenken könne, ertheilen zu lassen und solche bei seiner Ankunft in Swinemünde dem dortigen Lootsen-Kommandeur einzuhändigen, auch dem Führer des von ihm etwa anzunehmenden Bugsirboots jedesmal vorzuzeigen hat. Diejenigen Schiffsführer, welche verabsäumen, sich eine solche Bescheinigung zu beschaffen, oder selbige abzugeben, oder aber tiefer ihre Schiffe beladen, als darnach zulässig ist, worüber in Swinemünde strenge Kontrole geführt werden wird, verfallen unnachsichtlich in die im §. 48 der Hafen-Polizei-Ordnung angedrohte Strafe von 1 bis 50 Thaler, welche von der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde festgesetzt werden wird.

Stettin, den 30. August 1840.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1840. S. 186.)

bb. Es sind in neuerer Zeit Fälle vorgekommen, wo die zur Annahme eines Lootsen nicht verpflichteten Schiffe in den in der Oder befindlichen scharfen Krümmungen festgelegt worden sind, wenn sie, vermöge des Windes, diese Krümmungen nicht passiren konnten, die Mannschaft der Schiffe aber nicht gesonnen war, auf andere Weise, namentlich durch eigene Anstrengungen das Fortkommen zu fördern. Da hierdurch das Fahrwasser für größere See- und Dampfschiffe gesperrt wird, und

Beschädigungen der Schiffe durch resp. Ansegeln und Anfahren herbeigeführt werden, so wird das Festlegen von Schiffen in den gedachten Krümmungen der Oder bei einer Strafe von 1 bis 10 Thlr. hiermit ausdrücklich untersagt.

Stettin, den 4. September 1844.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1844. Nr 37. S. 279.)

cc. Nachdem das Fahrwasser zwischen Stettin und Swinemünde bis auf mindestens 13 Fuß Wassertiefe auf den flachsten Stellen vertieft worden ist, werden für das Schifffahrt treibende Publikum nachstehende Vorschriften hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht:

1. Das genannte Fahrwasser wird bis in die Ostsee hinein während der Schiffahrt auf der rechten Seite mit rothen, auf der linken Seite aber mit schwarzen Seetonnen bezeichnet sein.

2. Schiffe, welche dasselbe passiren, dürfen bei einem Wasserstande von 1 Fuß 6 Zoll am Stettiner und 3 Fuß 6 Zoll am Swinemünder Pegel segelnd höchstens nur 12 Fuß, bugsirt von Dampfschiffen dagegen 12½ Fuß Tiefgang haben. Die jedesmalige nähere Bestimmung des Tiefganges der ausgehenden Schiffe bleibt jedoch mit Rücksicht darauf, daß sich derselbe nach den Fortschritten der Baggerung ändern wird und segelnde Schiffe mindestens 1 Fuß, von Dampfschiffen bugsirte dagegen ½ Fuß Wasser unter dem Kiel behalten müssen, resp. dem Lootsen-Kommandeur Knoop zu Swinemünde und dem Ober-Lootsen Nüske hierselbst, zwischen denen tägliche Mittheilungen des Wasserstandes stattfinden werden, vorbehalten, und haben die ausgehenden Schiffe den Anordnungen jener Beamten unbedingt Folge zu leisten.

3. Da mit dem Beginn der diesjährigen Schifffahrt die regelmäßige Postverbindung zwischen Stettin und St. Petersburg mittelst der russischen Post-Dampfschiffe eröffnet werden wird, so hat zur Vermeidung von Unglücksfällen der Führer eines jeden die Oder passirenden Fahrzeuges genau darauf zu achten, ob eins dieser Dampfschiffe die Oder eingehend, aufkommend oder herunterfahrend in Sicht ist, und sobald er das Dampfschiff gewahr wird, sein Fahrzeug an das Ufer anzulegen und an demselben so lange zu befestigen, bis das Dampfschiff vorbeigefahren ist.

Zur Befestigung der Fahrzeuge an den Ufern der Oder werden an den geeigneten Stellen Schiffs-Anbindepfähle eingeschlagen werden. Die in dem vorgedachten Falle anlegenden Schiffe müssen möglichst die Raaen toppen oder doch längs braschen. Kontraventionen gegen diese Vorschriften ziehen nach Maßgabe der Umstände eine Strafe von 1 bis 5 Thlr. nach sich.

Stettin, den 2. April 1845.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1845. Nr. 15. S. 118.)

In der in Nr. 15 des Amtsblatts pro 1845 S. 118 enthaltenen Bekanntmachung vom 2. April d. J., das Stettin-Swinemünder Fahrwasser betreffend, ist irrthümlich gesagt worden, daß das qu. Fahrwasser auf der rechten Seite mit rothen, auf der linken Seite dagegen mit schwarzen Seetonnen bezeichnet sein werde. Diese Angabe wird dahin berichtigt, daß die Bezeichnung des Fahrwassers auf der rechten Seite mit schwarzen, auf der linken aber mit rothen Seetonnen erfolgt ist.

Stettin, den 2. Mai 1845.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1845. Nr. 19. S. 157.)

dd. Im Verfolg unserer Bekanntmachung vom 2. April 1845 ad 2 bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß das Fahrwasser zwischen hier und Swinemünde bei gewöhnlichem Wasserstande jetzt eine Wassertiefe von 14 Fuß hat, so daß die Schiffe mit 13 Fuß Einsenkung segelnd und mit 13½ Fuß Einsenkung von Dampfschiffen geschleppt fahren können. Der Lootsen-Kommandeur Knoop in Swinemünde und der hiesige Ober-Lootse Nüske werden nach Maßgabe des höhern oder niedern Wasserstandes hiernach die jedesmalige Einsenkung der Schiffe bestimmen. Zugleich werden die übrigen Vorschriften der gedachten Bekanntmachung dem schifffahrttreibenden Publikum zur gemessensten Nachachtung in Erinnerung gebracht. Stettin, den 20. April 1847.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1847. Nr. 18. S. 105.)

ee. Zur Erleichterung für den Schiffahrtsverkehr auf der Oder wird hierdurch die Bestimmung ad 3 in unserer Amtsblatts-Verordnung vom 2. April 1845 (Amtsbl. de 1845 S. 118), welche dahin lautet:

„Da mit dem Beginn der diesjährigen Schifffahrt die regelmäßige Postverbindung zwischen Stettin und St. Petersburg mittelst der russischen Postdampfschiffe eröffnet werden wird, so hat, zur Vermeidung von Unglücksfällen, der Führer eines jeden die Oder passirenden Fahrzeuges genau darauf zu achten, ob eins dieser Dampfschiffe die Oder eingehend, aufkommend oder herunterfahrend in Sicht ist, und sobald er das Dampfschiff gewahr wird, sein Fahrzeug an das Ufer anzulegen, und an demselben so lange zu befestigen, bis das Dampfschiff vorbeigefahren ist;"

dahin abgeändert, daß dieselbe von jetzt ab nicht für die ganze Oder, von Stettin abwärts, sondern nur für den engeren Theil derselben,

„nämlich von Vollinchen bis zur Königsfahrt"

in Anwendung gebracht werden soll. Stettin, den 22. April 1847.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl 1847. Nr. 19. S. 110.)

5. Das Verhalten des Schiffers im Hafen zu Stettin.
(zu §§. 29—42 der Hafen-Ordnung.)

a. Polizei-Verordnung über das Meldewesen.

Auf Grund des §. 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizei-Verwaltung werden in Betreff des gesammten polizeilichen Meldewesens im Polizeibezirk Stettin zur Ergänzung und unter Aufhebung der bestehenden Vorschriften namentlich auch der §§. 1 bis incl. 8 der Polizei-Ordnung für die Stadt Stettin vom 14. Dezember 1840 nachstehende von jetzt an zur Anwendung kommenden polizeilichen Vorschriften erlassen.

§. 3. Hinsichtlich derjenigen Personen, welche auf Schiffen ꝛc. wohnen oder übernachten, die im hiesigen Hafen oder dem dazu gehörigen Reviere angelegt worden sind

Alle Personen, welche auf Schiffen ꝛc. logiren oder übernachten, die im hiesigen Hafen oder auf dem Revier angelangt sind, müssen von dem Schiffführer oder dessen Stellvertreter, im Hafenbureau gemeldet werden und zwar binnen 24 Stunden nach der Ankunft und unter Abgabe der Pässe und sonstigen Legitimations-Papiere.

Ausgenommen sind die Führer kleiner nicht vermessungspflichtiger Fahrzeuge, welche mit Marktprodukten hier ankommen und innerhalb 24 Stunden die Stadt wieder verlassen.

Die Meldung muß enthalten

1. die genaue Bezeichnung der Stelle, wo das Fahrzeug angelegt worden ist, ferner den Namen oder die Bezeichnung des Fahrzeuges und den Namen und Wohnort des Schiffführers,

2. die vollständigen Namen des zu Meldenden; bei Frauen außerdem den Geschlechtsnamen, den Stand, das Alter, die Religion, den Gebursort und auch den Wohnort,

3. den Tag und die Stunde der am Bord eines Schiffes sich ereignenden Geburten und Todesfälle,

4. bei den Anmeldungen muß angegeben werden, von worher der zu Meldende gekommen und bei Anmeldungen, wohin derselbe von hier gereist ist oder reisen wird. Die Anmeldungen müssen erfolgen 4 Stunden nach dem Abgange einzelner Personen oder vor dem Ausgange des Fahrzeuges aus dem Polizeibezirk.

Jeder Fremde, mit Ausschluß der zu einem Fahrzeuge gehörigen Schiffer oder sonstigen Mannschaften, so wie deren Familie, ist verpflichtet, sobald er seinen Aufenthalt länger als 48 Stunden auf einem hier liegenden Fahrzeuge zu nehmen beabsichtigt, nach Verlauf dieser Frist, sich für die Dauer seines hiesigen Aufenthalts mit einer Aufenthaltskarte zu versehen.

Auf die zur Königlichen Marine gehörenden Schiffe finden diese Bestimmungen nur insofern Anwendung, als sich auf denselben Personen aufhalten, die weder zum Militair gehören, noch Beamte sind.

§. 6. Form der Meldungen.

Jede Meldung muß von dem dazu Verpflichteten, mit Ausnahme der Personen, welche nicht schreiben können, in zwei Exemplaren schriftlich gemacht werden, und außer den übrigen Erfordernissen die Angabe, der letzten und der neu zu beziehenden Wohnung, des vollständigen Namens (bei Frauen auch des Geschlechtsnamens) des Standes, des Alters und des Geburtsortes der an- und abzumeldenden Personen, bei neugebornen Kindern diese Bezeichnungen von den Eltern, bei

unehelichen von den Müttern, so wie den Tag und die Stunde der Geburt, auch den Vermerk, ob diese ehelich oder unehelich erfolgt ist, enthalten.

Ein Exemplar der schriftlichen Anmeldung oder Abmeldung wird sofort dem Meldenden als Ausweis über die erfolgte Meldung von dem Revier-Beamten gestempelt zurückgegeben.

§. 7. Strafbestimmung.

Uebertretungen der in vorstehenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen werden mit einer Geldbuße von 1 bis 10 Thaler oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet. Wissentlich unrichtige Meldungen werden, wenn damit nicht ein Vergehen oder Verbrechen verbunden ist, als unterlassene Meldungen betrachtet und bestraft. Stettin, den 26. Januar 1852.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

(Extra-Beilage z. Randowschen Kreisblatte Nr. 5.)

b. Die Ablieferung der Musterrolle im Hafenamte Seitens fremder Schiffer betr.

In den verschiedenen Hafen-Polizei-Ordnungen sind Vorschriften enthalten, nach welchen die Führer der einlaufenden Schiffe unverzüglich nach ihrer Ankunft, die auf die Mannschaft Bezug habenden Papiere — namentlich die Musterrolle — bei der Hafenpolizei-Behörde entweder vorzeigen oder abzuliefern haben. Die Bestimmung, daß die Musterrolle abzuliefern sei, hat hin und wieder den Polizei-Behörden Veranlassung gegeben, die Musterrolle bis zum Abgange des Schiffs in Gewahrsam zu behalten. In den Gesetzgebungen auswärtiger Staaten sind indessen Bestimmungen enthalten, nach welchen die Schiffer die Musterrollen, bei der Ankunft eines Schiffes in einem fremden Hafen, bei dem Konsul ihres Landes niederzulegen haben.

Der Zweck der in den Hafenpolizei-Verordnungen enthaltenen Bestimmungen bedingt überall nicht die Zurückhaltung der Musterrolle Seitens der Polizeibehörden; derselbe wird vielmehr in der Regel vollständig erreicht werden können, wenn die Musterrolle sofort nach Ankunft des Schiffs von der Behörde eingesehen und geprüft, dann aber sogleich zurückgegeben wird, damit der Producent nicht genöthigt werde, lediglich zur Abholung des Dokuments nach dem Geschäftsbureau zurückzukehren.

Ergiebt sich ausnahmsweise Veranlassung, die Musterrolle zur Erledigung besonderer Umstände zurückzuhalten, so ist dem Schiffer darüber eine Bescheinigung auszustellen, die Rückgabe demnächst aber so schleunig als möglich zu veranlassen. Die Ablieferung oder Vorzeigung von Schiffspapieren, deren Produktion das Gesetz nicht ausdrücklich vorschreibt, ist überall nicht zu verlangen.

Wir veranlassen die Königl. Regierung die betreffenden Hafen-Polizei-Behörden zu einer, diesem entsprechenden Handhabung der Bestimmungen der Hafen-Polizei-Verordnungen anzuweisen.

Berlin, den 28. Dezember 1852.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. gez. v. d. Heydt. — Der Minister des Innern. v. Westphalen.

An die Königl. Regierung zu Stettin.

c. Das Verholen der Schiffe betr.

Zur Freierhaltung der Passage im Fahrwasser und zur Vermeidung von Streitigkeiten und Excessen ist es erforderlich, daß das Verholen der Schiffe überall nur mit Genehmigung des Hafenmeisters erfolgt. Mit Rücksicht auf §. 31 der Hafenordnung vom 22. August 1833 werden daher die Schiffer, welche verholen wollen, hierdurch angewiesen, sich vorher bei Vermeidung der §. 48 l. c. angedrohten Strafen bei dem Hafenmeister zu melden und bei jenem Geschäfte genau nach dessen Anweisung zu verfahren. Stettin, den 22. April 1840.

Königl. Polizei-Direktion.

Republicirt den 25. Oktober 1842 und 25. April 1833 durch die Stettiner Zeitung und das Intelligenzblatt.

d. aa. Löschordnung für die im Stettiner Hafen ankommenden Seeschiffe vom 24. Febr. 1840.

§. 1. Noch an demselben Tage, an welchem ein Seeschiff oder ein mit dessen Ladung versehenes Leichterschiff durch den Unterbaum legt, muß der Schiffsführer, wenn er die Klarirung durch einen Schiffsmäkler bewirken will (§. 6), sich

mit den über die Ladung sprechenden Papieren bei einem solchen melden, und dieser ist verpflichtet, die Ladungs-Interessenten binnen 24 Stunden nach der Meldung des Schiffers von der Ankunft des Schiffes zu benachrichtigen und sie schriftlich zur Deklaration aufzufordern.

§. 2. Bis zum Ablauf des auf diese Aufforderung folgenden Tages müssen die Ladungs-Interessenten die Deklaration ihrer Waaren bewirken; wer von ihnen darin säumig ist, verfällt in Strafe (§. 11), und die nicht deklarirten Waaren werden durch den Mäkler sofort und ohne weitere Anfrage bei dem Adressaten, auf dessen Kosten zur Niederlage deklarirt.

§. 3. Will der Adressat aus irgend einem Grunde die Waare nicht deklariren, so hat er dies bei Vermeidung der §. 2 bestimmten nachtheiligen Folgen binnen 24 Stunden nach der Aufforderung zur Deklaration, dem Mäkler schriftlich anzuzeigen, der alsdann zur Deklaration der Waaren zur Niederlage binnen gleicher Frist verpflichtet ist.

§. 4. Befinden sich an Ordre verladene Güter am Bord des Schiffes, so muß der Mäkler dies sofort durch Insertion in die nächste Zeitung und in das Intelligenzblatt, sowie durch einen Aushang an der Börse zum nächsten Börsentage, und durch einen Umlauf an die etwa muthmaßlichen Empfänger bekannt machen. Wird auf diese Weise der Empfänger ermittelt, so hat er, innerhalb der in den §§ 2 und 3 vorgeschriebenen Fristen bei Vermeidung der daselbst bestimmten nachtheiligen Folgen die Deklaration zu bewirken, oder die im §. 3 vorgeschriebene Anzeige dem Mäkler zu machen. Im letztern Falle, ingleichen dann, wenn sich binnen 24 Stunden nach obiger Bekanntmachung kein Empfänger meldet, muß der Mäkler das an Ordre verladene Gut binnen anderweitigen 24 Stunden zur Niederlage deklariren.

§. 5. Will der Schiffer die Klarirung des Schiffs selbst bewirken, so hat er das den Mäklern Vorgeschriebene in den gesetzlichen Fristen gleichfalls zu erfüllen, namentlich in den Fällen, wo nach §§. 2, 3 und 4 die Deklaration durch den Mäkler stattfindet, solche binnen den vorgeschriebenen Fristen selbst zu bewirken, widrigenfalls der Schiffer in Strafe verfällt (§. 11) und die Deklaration auf seine Kosten, durch einen von der Polizei-Direktion damit zu beauftragenden Mäkler bewirkt wird.

§. 6. Sobald die Ladung deklarirt und der Zeitpunkt der beginnenden Entlöschung des Schiffes von Seiten des Königlichen Hauptsteuer-Amts bestimmt ist, hat der Mäkler oder, falls ein solcher nicht zugezogen ist, der Schiffer selbst, die Ladungs-Interessenten unverzüglich davon zu benachrichtigen, und es ist alsdann deren Sache, sich darum zu bekümmern, ob und wann ihre Waaren vor der Hand sind.

§. 7. Wird die vollständige Löschung eines Schiffs dadurch verzögert oder behindert, daß ein Empfänger, der durch Abgabe der Deklaration oder sonst durch bestimmte Erklärung seine Absicht, die an ihn adressirten Waaren in Empfang zu nehmen, bereits zu erkennen gegeben hat, nicht zur Stelle ist, so wird der säumige Empfänger auf den mündlichen Antrag des die Löschung leitenden Steuerbeamten, des Schiffers, oder eines der Ladungs-Interessen durch die Polizei-Direktion schriftlich aufgefordert, unverzüglich und längstens binnen zwei Stunden die Waare in Empfang zu nehmen.

Diese Aufforderung wird offen im Komtoir des Empfängers abgegeben, und die Zeit der Insinuation vom Insinuirenden darauf vermerkt. Läßt der Empfänger auch diese Frist verstreichen, ohne die Waare in Empfang zu nehmen, so unterliegt derselbe nicht nur einer Strafe (§. 11), sondern die Polizei-Direktion läßt auch auf Gefahr und Kosten des Empfängers die Waaren durch dazu geeignete Personen in Empfang nehmen und zur Packhofs-Niederlage bringen. Die dadurch entstehenden Kosten, wofür die Waare event. verhaftet bleibt, werden auf administrativem Wege von dem Empfänger eingezogen,

Etwaige Schäden und Nachtheile, die durch ein solches Verfahren möglicher Weise entstehen, haben die säumigen Empfänger sich selbst beizumessen, indem dieserhalb eine Vertretung von Seiten der Behörde in keinem Falle, sondern nur der persönliche Anspruch an den etwaigen Urheber der Beschädigung stattfindet.

§. 8. In denjenigen Fällen, wo gegen Verweigerung der Deklaration Seitens der Adressaten, oder weil die Waaren-Empfänger nicht zu ermitteln gewesen, die Deklaration durch den Mäkler oder den Schiffer bewirkt wird (§§. 3, 4 und 5), ferner, wenn die Empfangnahme solcher Waaren, die der Empfänger deklarirt hat, nochmals verweigert wird, muß der Schiffer deshalb Protest einlegen, den Befrachter davon unverzüglich benachrichtigen, und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten zur Packhofs-Niederlage oder in sonstige sichere Verwahrung bringen lassen.

Zeigt der Schiffer sich hiebei säumig, so wird auch gegen ihn, wie gegen einen säumigen Empfänger (§. 7) verfahren. Uebrigens steht dem Schiffer die Be-

fugniß zu, von solchem Gute soviel gerichtlich verkaufen zu lassen, als zu seiner Befriedigung wegen Fracht, Zoll und anderer Auslagen erforderlich ist. Allg. L.-R. Th. II. Tit. 8. §§. 1719, 1721.

§. 9. Wird die Empfangnahme zwar nicht verweigert, sondern will der Empfänger nur zuvor die Waare gerichtlich besichtigen und taxiren lassen, oder unter Protest in Empfang nehmen, so muß er, sofern dadurch der Fortgang der Löschung behindert wird, sich über die erfolgte Anbringung des desfallsigen Antrages, sofort ausweisen.

§. 10. Die gelöschten Waaren dürfen über Nacht nicht auf dem Bohlwerk verbleiben. Wenn daher bis zum Schlusse der steueramtlichen Abfertigungs-Zeit Niemand zur Abnahme der Waaren erschienen ist, so müssen dieselben von dem Schiffer wieder in das Schiff gebracht werden; sind dieselben dagegen bereits verwogen und in Empfang genommen, so haben die Empfänger für deren Fortschaffung zu sorgen.

§. 11. Die Uebertretung der in dieser Lösch-Ordnung enthaltenen Vorschriften wird nach Maßgabe der Umstände mit Geldbuße bis fünfzig Thalern bestraft. Die Festsetzung der Strafen erfolgt nach summarischer Untersuchung durch ein Resolut der Polizei-Direktion, gegen welches binnen zehn Tagen der Rekurs an die Königl. Regierung in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche Untersuchung aber nur dann zulässig ist, wenn die festgesetzte Strafe mehr als fünf Thaler beträgt.

Vorstehende Bestimmungen werden mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministerii zur genauen Befolgung hierdurch bekannt gemacht.

Stettin, den 24. Februar 1840.

Königl. Preußische Regierung. Abtheilung des Innern.

Dazu:

bb. Publik. der K. Polizei-Dir. in Stettin v. 9. Nov. 1849.

Nach §. 10 der Lösch-Ordnung vom 24. Februar 1840 dürfen die gelöschten Waaren über Nacht nicht auf den Bollwerken verbleiben, sondern sollen dieselben, soweit sie bereits in Empfang genommen sind, von dem Empfänger fortgeschafft, falls aber die Empfangnahme noch nicht erfolgt ist, von den Schiffern wieder an Bord gebracht werden. Diese Vorschrift wird mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht, daß Kontraventionen nach §. 11 a. a. O. einer Geldbuße bis zu 50 Thlr. unterliegen.

(republ. am 30. Mai 1850.)

cc. Da nach §. 45 des Regulativs über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausgangs durch die Odermündungen v. 31. Jan. 1846 — S. 136 — solche Waaren, die ohne Nachtheil der Witterung ausgesetzt werden können, noch bis zum Abend des auf die Entlöschung folgenden Tages auf der Löschstelle liegen bleiben können, und während der Nacht und der Mittagsstunden auf Kosten des Deklaranten bewacht werden sollen, so erscheint eine Deklaration des §. 10 der Löschordnung vom 24. Febr. 1840, in Folge Vereinbarung der zollamtlichen Interessen und der Sorge für Freierhaltung der Passage an den Entlöschungsplätzen nothwendig zu erwarten.

e. Verbot der K. Polizei-Dir. in Stettin v. 1. Febr. 1850, das Auswerfen von Ankern zwischen der langen Brücke und dem Oberbaum betreffend.

Das Auswerfen von Ankern, ohne daß es die Noth erfordert, ist zwar nach §. 26 der Hafen-Ordnung an sich strafbar, wird indessen zum Schutze der durch die Oder nach der Lastadie geführten Wasserleitung zwischen der langen Brücke und dem Oberbaum hiermit noch besonders bei Strafe bis zu 50 Thlr. verboten.

(Dieses Verbot ist auf 2 Tafeln erlassen, eine am Oberbaum und eine unterhalb der langen Brücke.)

f. Verordnung der K. Polizei-Dir. zu Stettin v. 20. Dez. 1843, das Einziehen der Bugspriete Seitens der Lugger und kleinen Seefahrzeuge betreffend.

Die Lugger und kleineren Seefahrzeuge beschränken mit ihren Bugsprieten unnöthig den Raum im Hafen und erschweren dadurch den Verkehr. Es wird da-

her hierdurch angeordnet, daß dergleichen Fahrzeuge bis zu einer Größe von 20 Lasten incl., insoweit sie mit einem losen Bugspriet versehen sind, bei Vermeidung der im §. 48 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 22. August 1833 vorgeschriebenen Strafe, nicht eher in den Baum legen dürfen, als bis sie die Bugspriete getoppt oder eingezogen haben. Vom 1. März 1844 an wird diese Vorschrift auf alle Lugger und Seefahrzeuge von der oben beschriebenen Größe ausgedehnt werden. Bis zu dem genannten Tage sind daher alle dergleichen Fahrzeuge, wenn sie in den hiesigen Hafen eingelassen werden sollen, mit beweglichen Bugsprieten zu versehen.

(publ. durchs Intellig.-Bl. u. die Stettiner Zeitung.)

g. Bekanntm. der K. Regier. zu Stettin v. 17. April 1846, das Oeffnen der Eisenbahnbrücken zwischen Stettin u. Damm für den Schiffsverkehr betreffend.

aa. In Hinsicht auf die bevorstehende Eröffnung der Stettin-Stargarder Eisenbahn wird bezüglich des Oeffnens der Eisenbahn-Strom-Brücken zwischen Stettin und Damm — in Verfolg der Amtsbl.-Bekanntmachung vom 9. April d. J. — dem schifffahrttreibenden Publikum hierdurch zur gemessensten Beachtung Folgendes bekannt gemacht:

1. Die Drehbrücke über die Oder,

welche zwischen den Zügen geöffnet ist, darf nur nach Einziehung der Segel passirt werden, und in der Nähe der Brücke dürfen die Schiffsgefäße nicht anlegen, um der Oeffnung der Brücke entgegen zu sehen; auch wird das Befestigen der Fahrzeuge an den Brückentheilen hiermit verboten.

Die Drehbrücke ist zu passiren: Morgens von 5 — 7½ Uhr, Vormittags von 10 — 10 Uhr 10 ′, Nachmittags von 2½ — 4 Uhr, Abends von 7½ — 10 Uhr. Zum Zeichen, daß die vorgeschriebene Zeit des Brückenverschlusses eingetreten und noch fortbesteht, wird in den Tagesstunden an einer langen Flaggenstange eine große rothe Flagge aufgehißt, an deren Stelle in der Dunkelheit eine Laterne mit rothen Scheiben treten soll. Dies Signal muß von den Schiffern genau beachtet werden und haben dieselben während der Signale an den von der Brücke entfernt errichteten Duc d'Albes anzulegen. Nach Oeffnung der Brücke müssen die Schiffe einzeln durch die Brücke gehen, und zwar zunächst die, welche eingehen, die ausgehenden müssen inzwischen ruhig an ihren Lagerplätzen verbleiben.

2. Die Parnitz-Brücke anlangend.

Diese Brücke kann mit Ausnahme der sub 1 bezeichneten Tageszeiten bei Tage jederzeit passirt werden, und das Verlangen der Oeffnung ist durch Zurufen dem Brückenwärter kund zu geben. Die Schiffer haben sich auch hier nach den sub 1 bemerkten Signalen zu achten. Bei

3. der Brünken-Brücke

gilt gleichfalls das, was sub 2 bemerkt worden. Auch an der Parnitz- und Brünken-Brücke werden Duc d'Albes errichtet, welche den Schiffern zum Festlegen der Fahrzeuge dienen sollen. Stettin, den 17. April 1846.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1846. Nr. 17. S, 145/6.)

bb. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. April d. J. — Amtsbl. S. 145 — wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht, daß die Eisenbahn-Strom-Brücken zwischen hier und Damm während der Winter-Monate mit Rücksicht auf den Winter-Fahrplan wie folgt geschlossen bleiben: a. Die Oder- und b. die Parnitz-Brücke Morgens von 6½ Uhr bis 8¾ Uhr, Mittags von 1½ Uhr bis 3¼ Uhr, c. die Brücke am Brünkenstrom Morgens von 6½ Uhr bis 9 Uhr, Mittags von 1½ Uhr bis 3¾ Uhr. Auch während der Nacht kann ein Offenlassen oder eine Eröffnung der Drehbrücke über die Oder wegen der damit verbundenen Nachtheile und Gefahren eben so wenig gestattet werden, als bei der Parnitz- und der Brünken-Brücke. Demgemäß werden eine Viertelstunde vor Sonnen-Untergang jene sämmtlichen Drehbrücken für die ganze Nacht geschlossen werden. Die Zeichen über das Verschließen bleiben dieselben, wie in der Bekanntmachung v. 17. April d. J. Stettin, den 27. November 1846.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1846. Nr. 49. S. 324.)

cc. Vom 1. April d. J. ab werden die Eisenbahn-Brücken im Traktus der Stettin-Stargarder Eisenbahn, mit Rücksicht auf den Sommer-Fahrplan, während der Sommer-Monate wie folgt geschlossen bleiben:

a. Die Oder- und Parnitz-Brücke: Morgens von 6¼ — 8¾ Uhr, Mittags von 1 — 3¾ Uhr, Abends von 6¼ — 8¾ Uhr.

b. Die Brücke über den Brünkenstrom: Morgens von 6¼ — 9 Uhr, Mittags von 1 — 4 Uhr, Abends von 6¼ — 9 Uhr.

Die nach der Amtsblatts-Bekanntmachung vom 27. November v. J. bestimmte Schließung jener 3 Brücken während der ganzen Nacht wird auch in diesem Sommer vorgenommen werden und deren Oeffnung erst des Morgens 5 Uhr erfolgen. Die unterm 17. April v. J. bekannt gemachten Zeichen über das Verschließen der Brücken erleiden insoweit eine Veränderung, daß bei Tage statt der rothen Flagge vom 1. April c. ab, wie bei den Telegraphen, ein rother Korb aufgehißt wird, dessen Stelle in der Dunkelheit nach wie vor eine rothe Laterne vertritt.

Stettin, den 24. März 1847. Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1847. Nr. 14. S. 74.)

h. Verordn. der K. Polizei-Dir. zu Stettin v. 5. Juni 1852, den Dampfschiffs-Verkehr am hiesigen Dampfschiffs-Bollwerk betreffend.

In Rücksicht auf die größere Ausdehnung, welche in neuerer Zeit die Dampfschifffahrt am hiesigen Orte gewonnen und die dadurch beschränkte Räumlichkeit am Dampfschiffs-Bollwerk, erscheinen die hinsichtlich des Sicherheit und des ordnungsmäßigen Betriebs des Dampfschiffs-Verkehrs bestehenden polizeilichen Vorschriften nicht mehr ausreichend, und werden deshalb unter Aufhebung derselben, nach ertheilter Genehmigung der hiesigen Königl. Regierung, auf den Grund des §. 6 des Gesetzes über die Polizei-Verwaltung vom 11. März 1850 folgende Bestimmungen erlassen:

1) Das Dampfschiffs-Bollwerk ist vorzugsweise zum Löschen oder Laden von Gütern und zum Einnehmen oder Absteigen von Personen für Dampfschiffe bestimmt. Dampfschiffe, welche diese Zwecke erfüllt haben, müssen ohne Verzug nach den Pfählen an der Baumbrücke ablegen, wenn ihnen ein längeres Liegen am Dampfschiffs-Bollwerk nicht von dem Hafenmeister gestattet wird.

2) Die Dampfschiffsführer sind verpflichtet, ihre Ankunft binnen 1 Stunde nachher und ihren Abgang mindestens eine Stunde vorher bei dem Hafenmeister anzumelden. Derselbe ist jedoch ermächtigt, den Abgang nach der Reihefolge der sich Meldenden zu bestimmen, um zu verhindern, daß nicht mehrere Dampfschiffe zu gleicher Zeit ablegen. Haben die Dampfschiffe bestimmte, von der Polizei-Direktion genehmigte Ankunfts- und Abgangs-Zeiten, so genügt es, den bestimmten Fahrplan und jede davon abweichende, genehmigte Veränderung dem Hafenmeister vorher anzumelden. Wenn Dampfschiffe nach andern Orten als dem für sie bestimmten Landungsplatze legen, so haben sie dazu, wie andere Fahrzeuge, die Genehmigung des Hafenmeisters einzuholen. Uebertretungen dieser Bestimmungen werden mit 5 bis 10 Thlr. Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

3) Wenn das Dampfschifffahrts-Bollwerk besetzt ist, und Personen-Dampfschiffe ankommen, so müssen zunächst die Bugsirböte, demnächst erst die andern unbeschäftigten Dampfschiffe, und von diesen zunächst diejenigen, welche bereits am längsten im Hafen liegen, nach den Pfählen an der Baumbrücke ablegen. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind die Schiffe, welche innerhalb 2 Stunden abgehen wollen. Entsteht Streit darüber, welches Dampfschiff ablegen soll, so haben die betheiligten Führer unverzüglich die Vermittelung der Hafen-Beamten in Anspruch zu nehmen. Der Führer desjenigen Dampfschiffs, welches nach vorstehenden Bestimmungen sofort hätte ablegen sollen und sich dazu geweigert hat, verfällt in die Abschnitt 2 bezeichnete Strafe; dieselbe Strafe trifft denjenigen, welcher die Entscheidung der Hafen-Beamten nicht sofort befolgt. Im letzteren Falle wird außerdem die sofortige Verlegung des Schiffs auf Kosten des Führers ausgeführt.

4) Hinsichtlich derjenigen Dampfschiffe, welche sonntäglich, oder an andern bestimmten Tagen, Personen nach Gotzlow oder Frauendorf befördern, haben die betreffenden Schiffs-Eigner nach Vorschrift der §§. 49 und 50 der Allgemeinen Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845 allemal die Erlaubniß der Königl. Polizei-Direktion hierselbst 48 Stunden vorher nachzusuchen, welcher mit Rücksicht auf die zu den gedachten Fahrten gemeldete Anzahl von Schiffen, die Bestimmnng vorbehalten bleibt, in welchen Zwischenräumen die Ankunft und das Ablegen der Dampfschiffe erfolgen soll.

Uebertretungen der in dem zu ertheilenden polizeilichen Erlaubnißscheine vorgeschriebenen Beschränkungen und Anweisungen werden für jeden Kontraventionsfall mit 5 bis 10 Thlr. Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet werden.

(Randower Kreisblatt 1852. S. 100.)

i. Verbot des Feuerhaltens auf Schiffen zwischen dem Ober- und den beiden Unterbäumen.

Unter Zustimmung der Königl. Regierung verordnen wir, wie folgt:

1. Auf Schiffen, Kähnen und anderen Fahrzeugen, die sich in dem städtischen Hafengebiet auf der Oder zwischen dem Ober- und den beiden Unterbäumen befinden, darf ohne besondere Erlaubniß der Polizei-Behörde zu keiner Zeit Feuer gehalten werden. Ausgenommen hiervon sind allein die Dampfschiffe.

2. Vergehen gegen diese Vorschrift haben eine Strafe von 1 bis 10 Thlr., und im Falle des Unvermögens verhältnißmäßige Gefängnißstrafe zur Folge.

Stettin, den 22. August 1850.

Der Magistrat.

k. Dienstinstruktion für den Hafenmeister zu Stettin v. 1. Febr. 1837.

Stellung des Hafenmeisters.

§. 1. Der Hafenmeister ist ein Polizeibeamter des Magistrats und als solcher schuldig, in Dienstsachen die Anweisungen desselben und des Dirigenten stets unweigerlich Folge zu leisten, so wie überall seinen Vorgesetzten die gebührende Achtung zu erweisen. Zunächst ist derselbe der Polizei-Direktion untergeordnet; er steht in der Kategorie eines Polizei-Kommissarius, und ist also auch dem Polizei-Inspektor subordinirt.

Dessen Geschäftsbezirk.

§. 2. Sein Geschäftsbezirk erstreckt sich von der Oberwiek bis Grabow, so wie er auch die Aufsicht über den Dunzig, die Parnitz und den Zollstrom zu führen hat, in welcher Hinsicht er indessen jedesmal besonders beauftragt werden wird.

Geschäftskreis des Hafenmeisters im Allgemeinen.

§. 3. Zu den Gegenständen seines Amts gehört im Allgemeinen:

1) die Erhaltung der freien Fahrt und der Ordnung auf dem Strome, so wie die Verhütung der Verunreinigung desselben;
2) die Anweisung der Löschplätze und die Aufsicht beim An- und Ablegen der Fahrzeuge;
3) die Aufsicht auf das Bollwerk und die auf demselben befindlichen Waagen und Gewichte;
4) die Aufsicht auf die Gegenstände der Wasserbauten;
5) die Aufsicht auf den Wasserstand;
6) die Kontrole bei dem Brückenaufziehen.

I. Erhaltung der Passage auf der Oder.

Allgemeiner Grundsatz.

§. 4. Was die Freierhaltung der Passage auf dem Strome betrifft, so gilt im Allgemeinen der Grundsatz: daß immer so viel Raum im Fahrwasser bleiben muß, daß sich zwei große Seeschiffe bequem ausbiegen können.

Innerhalb des Ober- und Unterbaums ist das Lagern ankommender Balken und Flöße ganz unstatthaft; aber auch an andern Stellen und insbesondere von dem Unterbaume ab bis Grabow können nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizei-Direktion Hölzer in der Oder befestigt werden. Es gilt dabei als leitender Grundsatz, daß beim Juppert'schen Holzhofe die Flöße nicht über das 5te Pfahljoch vom Ufer aus des Unterbaums, im Uebrigen aber dieselben nicht über die zur Seite der Oder geschlagenen Pfähle hinaus, liegen dürfen. Von den Bäumen selbst müssen die Flöße 25 bis 30 Fuß entfernt bleiben, niemals aber an diesen selbst befestigt werden.

Ordnung auf dem Strom.

§. 5. Rücksichtlich der Ordnung auf dem Strome hat der Hafenmeister darauf zu sehen:

1) daß die Schiffer — welche zufolge §. 31 der Hafen-Ordnung vom 22. August 1833 den Anweisungen desselben überall folgen müssen — zwischen dem Grabower Orte und Stettin mit schwacher Fahrt gehen; die Beisetzung voller Segel darf daher hier nur bei stillem Winde stattfinden. Nach Sonnen-Untergang segelnde Fahrzeuge müssen eine Laterne am Mastbaume führen. Innerhalb der Bäume dürfen dagegen weder von Schiffen noch andern Fahrzeugen Segel geführt werden, vielmehr müssen der Klüverbaum und die blinde Raa, so wie der Besahns- oder Brigg-Baum eingezogen, die Unter-Raaen getoppt und die Anker innerhalb des Bordes so aufgestellt werden, daß sie andern Schiffen nicht Schaden bringen;

2) Holzflöße auf der Oder oder deren Seitenarmen mit Schiffen zum Transporte zu verbinden, ist verboten. Flöße dürfen überhaupt nur durchlegen, wenn die

ganze Passage frei ist, unter keinen Umständen aber wenn Schiffe durch die Brücke legen.

3) Sobald der Schiffer beim Unterbaume angelangt ist, hat er sich bei dem Baumschreiber zu melden und dessen Anweisung zu befolgen. Kann das Schiff oder Lichterfahrzeug nicht sogleich durch den Baum gelangen, so bleibt dasselbe an dem rechten Oderufer unter Aufsicht der Wache;

4) Innerhalb der Brücken darf ohne ausdrückliche Erlaubniß des Hafenmeisters an den Außenseiten eines Schiffes nicht gezimmert werden;

5) Polizeiliche Vorschriften auf deren Aufrechthaltung der Hafenmeister zu sehen hat, sind ferner:

a. Tabak darf außerhalb der Kajüte eines zwischen den Bäumen liegenden Schiffes eben so wenig geraucht, als außerhalb derselben Licht in den Schiffen gebrannt werden, welches sich nicht in einer wohl verschlossenen Laterne unter gehöriger Aufsicht befindet.

b. das Kochen der Speisen darf durchaus nicht auf den, im Hafen zwischen den Bäumen liegenden Schiffen geschehen, sondern muß entweder in den dazu bestimmten öffentlichen Kochhäusern, sobald solche errichtet sind, oder in Privatgebäuden erfolgen. Dampfschiffe machen hiervon allein eine Ausnahme;

c. den Schießpulver-Vorrath hat der Schiffer gleich nach seiner Ankunft anzugeben und ist es der Beurtheilung der Polizei-Direktion überlassen, ob derselbe dem Schiffer unter seiner Verantwortung zu überlassen, oder in einem hiezu geeigneten Lokale am Lande aufzubewahren sei. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung hat, so ist der Schiffer verpflichtet, so lange bis die ganze Ladung gelöscht ist, eine schwarze Flagge vom Maste wehen zu lassen. Die Ankunft eines solchen Schiffs, das unter besondere Aufsicht gestellt werden muß, hat der Hafenmeister sofort zu melden;

d. das Schießen mit Feuergewehren von den Schiffen auf dem Strome oder am Bollwerke ist nur mit Erlaubniß der Polizei-Direktion gestattet;

e. die Matrosen und Schiffsleute, für deren ordnungsmäßiges Betragen der Schiffer haftet, sollen im Sommer spätestens um 10, im Winter aber um 9 Uhr Abends sich an Bord verfügen, widrigenfalls sie arretirt und polizeilich bestraft werden;

f. niemals darf ein Schiff ohne Wache gefunden werden, ausgenommen, wenn es abgetakelt oder im Winterlager liegt;

g. das Baden im Strome ist nur am Rathsholzhofe und an der Silberwiese erlaubt.

Flaggen.

§. 6. An hohen Feiertagen und bei andern feierlichen Gelegenheiten müssen sämmtliche Seeschiffe und andere große Fahrzeuge auf das vom Hafenmeister gegebene Signal ihre Nationalflagge aufziehen.

Funktion des Hafenmeisters im Winter.

§. 7. Im Winter hat der Hafenmeister dafür zu sorgen, daß keine Schiffe und Fahrzeuge innerhalb der Brücken liegen bleiben und daselbst einfrieren. Seeschiffe werden alsdann nach den Holzhöfen vor den Bäumen (wo für Freierhaltung der Passage gleichfalls zu sorgen ist) oder vor die Baumbrücke gewiesen, wo sie in 3 Reihen geordnet, im Winterlager bleiben können. Mehr als 3 Schiffe dürfen aber daselbst an einen Pfahl zur Verhütung der Beschädigung derselben nicht festmachen. Die Fahrzeuge der Kahnschiffer dagegen werden nach der Oberwieck gebracht und dort so placirt, daß sie die Passage nicht hindern.

Außerdem hat der Hafenmeister im Winter dem Eise eine vorzügliche Sorgfalt zu widmen; er hat zu kontroliren, daß bei zu und aufgehendem Eise die Ausfälle gehörig verschlagen, und dafür zu sorgen, daß die Lumen und die warmen Stellen bewehrt werden, auch beim Eisgange die Brücken nicht beschädigt, vielmehr an diesen, sowohl als an den Pfählen das Eis fortgeschafft wird.

Verhütung der Verunreinigung der Oder.

§. 8. Jede Verunreinigung der Oder durch Hineinwerfen von Müll, Schutt, Koth u. dergl. ist strenge verboten, und eben so wenig ist es erlaubt, dergleichen im Winter aufs Eis zu werfen. Insbesondere ist es untersagt, die auf Holzflößen gewöhnlich angebrachten Feuerheerde und Nachtlager in die Oder zu werfen, und die Führer müssen bei der Nachfrage sich darüber ausweisen, wo sie ihre Feuerheerde &c. gelassen haben.

Eben so müssen die Führer der mit Holz und Torf und ähnlichen Gegenständen beladenen Kähne, so wie auch der kleinen Fahrzeuge, welche Lebensmittel

zur Stadt bringen, den Abraum jeder Art an das Land, auf die öffentlichen Schuttplätze bringen und dürfen davon nicht das Geringste in die Oder werfen oder fallen lassen.

Ballast kann überall nur an den, vom Lootsen-Kommandeur angewiesenen Stellen sowohl gelöscht als geladen werden; dabei muß das Schiff ein Portsegel führen und den Vorschriften des Lootsen-Kommandeurs genau Folge geleistet werden.

II. Von der Anweisung der Löschplätze und der Aufsicht beim An- und Ablegen der Fahrzeuge.

Allgemeine Grundsätze.

§. 9. Bei der Anweisung der Löschplätze und der Aufsicht über das An- und Ablegen der Fahrzeuge muß der Hafenmeister sich vorzüglich bewähren. Bei Anweisung der Löschplätze ist zuvörderst die Hauptrücksicht zu nehmen, daß die freie Passage nicht leidet; das Ueberladen aber muß sich jedes Schiff gefallen lassen. Sonst entscheidet bei der Konkurrenz mehrerer Schiffe der ruhige frühere Besitz, die frühere Anwesenheit im Hafen oder bei übrigens gleichen Umständen das Loos, falls sonst nicht gewissen Arten von Fahrzeugen und Ladungen bestimmte Plätze angewiesen sind, wo diesen unbedingt der Vorzug gebührt. Sonst kann eine Ausnahme hiervon bei besondern Umständen nur mit Genehmigung des, mit der Polizei-Direktion beauftragten Stadtraths geschehen. Gefälligkeit und Unparteilichkeit werden dem Hafenmeister hiebei besonders empfohlen; sollte aber der Fall über jeden Zweifel erhaben und gänzlich klar sein, und ein Schiffer sich abzulegen weigern, so steht dem Hafenmeister das Recht zu, nach vorgängiger Warnung auf des Schiffers Gefahr, die Taue zu kappen.

Welchen Schiffen innerhalb der Brücken der Aufenthalt zu gestatten.

§. 10. Innerhalb der Baum- und Langen Brücke kann nur solchen Schiffen und Fahrzeugen der Aufenthalt gestattet werden, die entweder Behufs der Einnahme oder des Löschens der Ladung daselbst verweilen müssen. Diese haben sich indessen zur Nachtzeit alles Verkehrs auf Böten zu enthalten. Jedes Fahrzeug, welches sich nicht in einem der beiden Fälle befindet, muß nach der Anweisung des Hafenmeisters sofort auf den ihm bezeichneten Platz weglegen. Kahnschiffer werden alsdann nach der Oberwieck oder der Mönchenbrücke und dem neuen Packhofe gewiesen; Seeschiffe aber vor die Baumbrücke und unterhalb des Unterbaums.

Verhältniß des Hafenmeisters zu den Steuerbeamten.

§. 11.[1]) Die Bestimmung der Lösch- und Ladeplätze von Schiffen, Kähnen und sonstigen Fahrzeugen, die eine steuerliche Obliegenheit zu erfüllen haben, geht zunächst vom Königl. Hauptsteuer-Amte aus, und zwar geschieht diese Bestimmung bei Seeschiffen für die Entlöschung auf den Gewichts- und Revisionsbüchern, und für die Beladung auf der Haupt-Ausgangs-Deklaration, bei Kähnen und sonstigen Fahrzeugen aber auf dem Begleitschein oder durch die vorläufige Bestimmung der Thor-Kontroleure am Ober- und Unterbaum. Die Führer der Fahrzeuge sind gehalten, sich mit dieser Bestimmung ihrer Anlage-Plätze bei dem Hafenmeister zu melden, und falls sich wegen dieser in Rücksicht auf die freie Passage auf dem Strome unnöthige Wegschaffung von Fahrzeugen bei anderweitig vorhandenen, dem Zwecke entsprechenden Löschplätzen oder gegen die Art der Anlegung nichts zu erinnern findet, so weiset der Hafenmeister die Schiffe und Fahrzeuge nach den, von den Steuer-Beamten bestimmten Löschplätzen hin; finden sich aber dergleichen Umstände und können diese durch mündliche Rücksprache nicht beseitigt werden, so hat der Hafenmeister davon Anzeige zu machen.

Besondere Bestimmungen einiger Löschplätze.

§. 12. Besondere Bestimmungen haben nachstehende Löschplätze:[2])

1) der Platz außerhalb des Schneckenthors dient zum Stroh- und Heuverkehr;
2) die Mönchenbrücke ist lediglich für Kahnschiffer bestimmt; es dürfen indessen dort nur 7 Kähne, nämlich 3 vor und 2 zu jeder Seite der Brücke Platz nehmen, und zwar so, daß sie der Länge nach, nicht mit den Kaffen anlegen;
3) der Ausfall am neuen Packhofe dient vorzugsweise zum Ausladen von Sand und Steinen oder wird auch falls Raum vorhanden, von Kahnschiffern benutzt;
4) in der Haveling legen die Böte von Greifenhagen und Garz an;
5) der Platz am Schmitt'schen Ausfall bis zur Holsteiner Brücke dient an Markttagen bis Mittags 12 Uhr zur Placirung der Böte der Landleute, welche mit Kartoffeln zur Stadt kommen, sonst wird er von Kähnen und Jachten benutzt;

---

1) Siehe die unten S. 212 mitgetheilte Abänderung dieses §.

2) Die bezeichneten Löschplätze sind meistentheils verändert und nicht mehr vorhanden.

6) die Holsteiner Brücke wird von den Holsteinern und den Schiffen aus Neu-Vorpommern und Meklenburg benutzt;
7) zwischen der Holsteiner und der Herings-Brücke haben die Polte der hiesigen Fischer ihren Platz, denen an Markttagen die auswärtigen Fischer, welche am Fischbollwerk bei den städtischen Fischern stehen, hinzutreten;
8) bei der Heringsbrücke legen Schiffe an, welche nach Danzig, Memel und Königsberg gehen;
9) zwischen der Herings- und der Camminer Brücke nehmen an Markttagen die übrigen auswärtigen Fischer Platz, sonst liegen dort Obstkähne und kleine Böte;
10) die Camminer Brücke wird von den Fahrzeugen aus Cammin, Cöslin und Kolberg benutzt;
11) der Platz zwischen der Camminer Brücke und Baumbrücke dient für Torfböte, Obstböte u. s. w.
12) der Platz an der Baumbrücke bei den Speichern dient vorzugsweise für mit Holz und Steine beladene Kähne;
13) am sogenannten Holzbollwerke legen die Swinemünder Lugger und die Heuer zu Vergnügungsfahrten an. Ausnahmsweise wird die Ausladung von Steinen und Holz auch dort nachgegeben;
14) Am Sonntage wird dieser Platz für Heuer, welche nach Frauendorf fahren, frei gemacht, diese legen der Reihe nach an, und jeder Heuer, welcher besetzt werden soll, legt demnächst am Ausfalle beim Baumschreiber, der dazu freigemacht wird, an, woselbst eingestiegen wird.

Bei allen diesen Plätzen haben diejenigen, für welche sie bestimmt sind, den Vorzug. Ausnahmen werden, falls nicht besondere Gründe dies noch modifiziren, nur unter der Bedingung nachgegeben, daß im Falle Bevorzugte sich einfinden, der Platz geräumt werden muß.

III. Aufsicht auf das Bollwerk und die auf demselben befindlichen Waagen und Gewichte.

§. 13. Bei der Benutzung des Bollwerks ist darauf zu sehen:
1) daß dasselbe nicht beschädigt wird;
2) daß über Nacht nicht Waaren auf demselben bleiben, welche feuergefährlich sind;
3) daß dasselbe durch Hinwerfen von Schutt ꝛc. nicht verunreinigt und durch die Entrepreneure der Straßenreinigung zur gehörigen Zeit und ordnungsmäßig die Reinigung desselben und der Brücken erfolgt;
4) daß auf demselben, so wie an den Speichern und auf den Brücken nicht Tabak geraucht wird. Das Schmelzen von Pech und Lack zum Siegeln der Fässer und Kollis darf nicht am Bollwerk selbst geschehen, und der Gebrauch dieser Substanzen zum Siegeln, nachdem sie geschmolzen, nur aus wohl verschlossenen Feuersargen statt finden. Daß das Siegeln nicht in gefährlicher Nähe leicht feuerfangender Materialien geschehe, hat seinerseits auch der Hafenmeister zu kontroliren, wenn gleich dieserhalb auch die Steuerbeamten instruirt sind.

Zum Auslaten von Holz, Steinen, Sand und dergl. nicht zum kaufmännischen Verkehr gehöriger Artikel werden nur die bestimmten Plätze benutzt, zum Aufsetzen dieser Gegenstände auf das Bollwerk ist aber stets besondere Genehmigung nöthig; wie denn überhaupt darauf zu halten ist, daß dieselben spätestens binnen 24 Stunden fortgeschafft werden. Auf der sogenannten Weinbrücke darf nicht gefahren werden; eben so ist es unstatthaft, daß die Fuhrleute am Bollwerk um Fuhren zu suchen, umherfahren.

An Markttagen wird nöthigenfalls die ganze diesseitige Bollwerksstraße zum Marktverkehr benutzt; die Marktleute, welche ihren Stand zwischen der Langen Brücke und dem Schmidtschen Ausfall haben, müssen denselben spätestens bis 12 Uhr Mittags verlassen.

Die am Bollwerk und den Speichern placirten Waagen, welche der Stadt gehören, werden hauptsächlich vom Königl. Haupt-Steuer-Amt benutzt; ist dies nicht der Fall, so kann dem Hafenmeister, welcher zu diesem Behufe einen Schlüssel dazu erhält, zwar der Gebrauch auch Andern, wofür nichts genommen werden darf, gestatten, jedoch muß ein solcher Privat-Gebrauch, falls das Königl. Haupt-Steuer-Amt die Waagen benutzen will, sofort aufgegeben werden und bleibt der Hafenmeister dafür verantwortlich, daß die Gewichte richtig wieder abgeliefert werden. Des Abends ist der Anschluß der Gewichte zu kontroliren.

Die General-Revision der Waagen erfolgt jährlich kurz vor Anfang der Schifffahrt durch den Hafenmeister mit Zuziehung des Waagenmeisters und des mit den städtischen Arbeiten beauftragten Schlossers.

Der Hafenmeister hat über die nöthigen Reparaturen ein förmliches Protokoll aufzunehmen, welches der Waagenmeister mit unterschreibt. Außerdem werden während der Dauer der Schifffahrt noch 2 Revisionen vorgenommen; sollten inzwischen einzelne Reparaturen nöthig werden, so hat der Hafenmeister davon Anzeige zu machen.

Mit dem Schlusse der Schifffahrt werden die Waagebalken abgenommen und nebst den Gewichten zur Asservation nach dem städtischen Bauhofe gefahren.

IV. Aufsicht auf die Wasserbauten.

§. 14. Der Hafenmeister hat ferner darauf zu sehen, daß das Bollwerk, die Brücken, Wäschen und die Pfähle, so wie die Waagen stets in gutem Zustande sind, und Anzeige zu machen, sobald er etwas schadhaft findet; event. den Beschädiger anzuzeigen, damit er zum Schadenersatze angehalten und den Umständen nach bestraft werde.

Damit das Bollwerk und die Ladebrücke nicht beschädigt werden, sollen die anlegenden Schiffe lange Rundhölzer oder starke Reisbündel und Tauwerke aushängen und jede unmittelbare Berührung des Schiffs mit demselben vermeiden; die Taue auch nicht an den Bollwerken und Brücken, sondern an die dazu bestimmten Wurfpfähle befestigen. Vor dem Aufkommen der Oder hat der Hafenmeister alle Wasserbauten speziell zu revidiren, namentlich auch die Pfähle und das Nöthige zu beantragen; eben so ist er verpflichtet, beim Eisgange dafür zu sorgen, daß die Pfähle und Brücken vom Eise frei gemacht und das Treibeis ohne Gefahr dieselben passiren kann.

V. Aufsicht auf den Wasserstand.

§. 15. Auch den Wasserstand hat der Hafenmeister zu beobachten und täglich einen schriftlichem Rapport von demselben, dem, mit der Polizeidirektion beauftragten Stadtrathe, namentlich aber desgleichen einen, nach dem desfallsigen Formulare dem Magistrate einzureichen. Beim hohen Wasserstande hat derselbe besondere Anweisung zu gewärtigen.

VI. Kontrole des Brücken-Aufziehers.

§. 16. Dem Hafenmeister liegt auch die Kontrole des Brückenaufziehers ob; dieser besorgt das Aufziehen der Baumbrücke so oft es verlangt wird, während die Lange Brücke nur des Morgens von 4 bis 6, des Mittags von 12 bis 1, des Abends von 6 bis 7 Uhr geöffnet wird.

Außer dieser Zeit kann die Lange Brücke nur bei besondern Umständen, auf spezielle Anordnung des, dem Hafenmeister vorgesetzten Stadtraths, zum Durchlegen von Schiffen benutzt werden.

Der Bestimmung des Brückenaufziehers ist es überlassen, wie stark das durchlegende Schiff bemannt sein muß und wie viel Taue es auszubringen hat. Im streitigen Falle entscheidet der Hafenmeister. Derselbe hat beim Aufziehen der Brücke überhaupt darauf zu sehen, daß das Geschäft ordnungsmäßig und rasch vor sich geht, die Sperrung der Brücke gehörig erfolgt, nicht mehr als ein Schiff jedesmal passirt, die Brücke und der Zug nicht beschädigt und die Passage nicht eher freigegeben wird, als bis die Klappen gehörig befestigt sind. Die Fußgänger passiren demnächst zuerst und dann die Wagen, und zwar zuerst die auf der Stadtseite Haltenden.

VII. Ertrunkenen hat der Hafenmeister jede Hülfe zu gewähren.

§. 17. Auch hat der Hafenmeister die beiden Leichenbesucher als seine Untergebenen zu kontroliren, Ertrunkenen jede Hülfe zu leisten und dafür zu sorgen, daß sie baldigst herausgezogen, die Besinnungslosen Behufs ihrer Wiederbelebung und Anstellung der desfallsigen Versuche zum Rettungsapparate, befördert werden, wovon er die am Bollwerke stationirten Polizei-Offizianten zu benachrichtigen hat.

VIII. Funktion des Hafenmeisters bei einem am Bollwerk, an den Speichern oder auf Schiffen ausgebrochenen Feuer.

§. 18. Bei am Bollwerk, an den Speichern oder auf den Schiffen entstehendem Feuer hat der Hafenmeister sich sofort an Ort und Stelle zu begeben, sich bei der Feuer-Lösch-Direktion zu melden, und weitere Anweisung zu gewärtigen. Brennt ein Schiff, so hat er sofort dessen Separation zu bewirken, und übernimmt bis zum Eintreffen der Direktion die Leitung der Löschanstalten.

IX. Verhalten des Hafenmeisters bei Stürmen und andern besondern Fällen.

§. 19. Wie überhaupt, so hat der Hafenmeister insbesondere bei Stürmen und Hochwasser darauf zu sehen, daß sämmtliche Fahrzeuge, so wie auch die Flossen gehörig, allenfalls durch Hülfe von Ankern befestigt sind, damit jedes Loskommen und Treiben derselben verhütet werde.

Ist aber dennoch ein Schiff, Fahrzeug, Floß oder sonstiger Gegenstand ins Treiben gerathen, so hat der Hafenmeister vor Allem zu verhüten, daß dadurch Schade geschieht und dafür zu sorgen, daß das treibende Schiff 2c. wieder gehörig festgemacht werde, wozu er die nöthige Mannschaft, falls es daran fehlen sollte, auf Kosten des Eigenthümers sofort anzunehmen hat.

Rücksichtlich der Pflichten der Schiffer, falls ihr Fahrzeug ins Treiben gerathen, wird auf die Vorschriften des Allg. Landrechts §. 1918 seq. Titel 8. Theil II. verwiesen.

Geborgene Fahrzeuge und Flöße werden, falls deren Eigenthümer unbekannt sind, entweder dem städtischen Bauhofsaufseher oder dem Aufseher des Rathsholzhofes zur Aufsicht übergeben, oder sonst unter Wache gestellt.

Derjenige, durch dessen Schuld ein Fahrzeug losgekommen, oder ins Treiben gerathen ist, ist zur Bestrafung und Schaden-Vergütigung anzuzeigen.

Schlägt ein Fahrzeug um, oder ist es in Gefahr zu sinken, so ist der Hafenmeister verbunden, jede Hülfe, so weit dies ohne augenscheinliche persönliche Gefahr geschehen kann, mit angenommener Mannschaft, falls diese erforderlich ist, zu leisten.

Kann aber das Unglück nicht vermieden werden, so ist vor allem auf Rettung der in Gefahr befindlichen Menschen oder der Ertrunkenen Bedacht zu nehmen; demnächst aber auf Bergung der Ladung und des Fahrzeuges. Sollte Letzteres nicht sofort geschehen können, so ist an der Stelle, wo sonst Fahrzeuge verunglücken könnten, die Passage, so weit als nöthig ist, zu sperren, oder sonst als gefahrvoll zu bezeichnen. Auch hier hat der Hafenmeister die Ursache des Unglücks zu ermitteln und den Schuldigen anzuzeigen.

Kindern unter 14 Jahren, oder Leuten, welche des Fahrens unkundig sind, dürfen übrigens Fahrzeuge nicht anvertraut werden; dies hat der Hafenmeister insbesondere bei Heuern und sonstigen zu Vergnügungsfahrten bestimmten Fahrzeugen zu kontroliren.

In allen vorstehenden und sonstigen Fällen, wo den Schiffsführern es zur Vermeidung von Gefahren an Kenntnissen gebricht, oder wo nach der Meinung des Hafenmeisters ein Fahrzeug von ihnen unrichtig und zweckwidrig geleitet wird, sind sie verpflichtet, den Anordnungen des Hafenmeisters Folge zu leisten, und ist dieser, Falls Gefahr vorhanden, selbst befugt und verpflichtet, das Kommando des Schiffs zu übernehmen und die Mannschaft zur Folgeleistung verbunden. Der Hafenmeister ist aber in diesem Falle dem Eigenthümer des Schiffs und der Ladung für seine Anordnungen verantwortlich.

X. Geschäftsanweisung für den Hafenmeister.

§. 20. Der Hafenmeister ist in seinem Amte dem Ober-Bürgermeister und dem Magistrate, zunächst aber als Polizei-Offiziant der Polizei-Direktion und dem Polizei-Inspektor subordinirt, den Polizei-Kommissarien ist er coordinirt. Die Polizei-Sergeanten sind ihm unter seiner Verantwortlichkeit zur Folgeleistung verbunden, insbesondere die am Bollwerk und auf der Langen Brücke Stationirten.

Arretirungen von Matrosen und Schiffsknechten kann derselbe selbstständig, event. mit Hülfe der Polizei-Beamten vornehmen:

bei Aufläufen und Schlägereien, wenn er dies zur Herstellung der Ruhe erforderlich hält, oder sich Jemand dabei eines tödtlichen Instruments bedient, oder eine lebensgefährliche Beschädigung stattgefunden hat;

2) wenn Meuterei Statt findet, oder Widersetzlichkeit gegen den Kapitain oder Kahnschiffer;

3) wenn Matrosen oder Schiffsknechte nicht des Abends zur gehörigen Zeit an Bord sind;

4) wenn es die Aufrechthaltung seiner Autorität unumgänglich nöthig macht;

5) Endlich ist er befugt, jeden zu verhaften, welcher eine Kontravention gegen die Bestimmung der Hafenordnung und gegen sonst in Bezug darauf getroffene Anordnungen begangen hat, sich nicht legitimiren kann oder seine Legitimation verweigert.

Die Arrestanten sind von ihm auf das Polizei-Bureau abzuliefern.

Sonst steht mit Ausnahme des §. 9 dem Hafenmeister keine exekutive Gewalt zu und namentlich bleibt es ihm untersagt, Strafgelder festzusetzen und zu erheben. Geschenke für geleistete Dienste darf er bei Vermeidung der Kassation, ohne Genehmigung der Polizei-Direktion nicht annehmen; wie es sich denn auch von selbst versteht, daß er zur Vermeidung aller Familiarität mit Personen, mit denen er amtlich zu thun hat, nicht gemeinschaftlich oder gar auf deren Kosten etwas genießen darf. Bei vorfallenden Kontraventionen hat der Hafenmeister vor allem darauf zu sehen, daß der Kontravenient sich rücksichts des Namens und der Wohnung

Der Hafenmeister hat über die nöthigen Reparaturen ein förmliches Protokoll aufzunehmen, welches der Waagenmeister mit unterschreibt. Außerdem werden während der Dauer der Schifffahrt noch 2 Revisionen vorgenommen; sollten inzwischen einzelne Reparaturen nöthig werden, so hat der Hafenmeister davon Anzeige zu machen.

Mit dem Schlusse der Schifffahrt werden die Waagebalken abgenommen und nebst den Gewichten zur Asservation nach dem städtischen Bauhofe gefahren.

IV. Aufsicht auf die Wasserbauten.

§. 14. Der Hafenmeister hat ferner darauf zu sehen, daß das Bollwerk, die Brücken, Wäschen und die Pfähle, so wie die Waagen stets in gutem Zustande sind, und Anzeige zu machen, sobald er etwas schadhaft findet; event. den Beschädiger anzuzeigen, damit er zum Schadenersatze angehalten und den Umständen nach bestraft werde.

Damit das Bollwerk und die Ladebrücke nicht beschädigt werden, sollen die anlegenden Schiffe lange Rundhölzer oder starke Reisbündel und Tauwerke aushängen und jede unmittelbare Berührung des Schiffs mit demselben vermeiden; die Taue auch nicht an den Bollwerken und Brücken, sondern an die dazu bestimmten Wurfpfähle befestigen. Vor dem Aufkommen der Oder hat der Hafenmeister alle Wasserbauten speziell zu revidiren, namentlich auch die Pfähle und das Nöthige zu beantragen; eben so ist er verpflichtet, beim Eisgange dafür zu sorgen, daß die Pfähle und Brücken vom Eise frei gemacht und das Treibeis ohne Gefahr dieselben passiren kann.

V. Aufsicht auf den Wasserstand.

§. 15. Auch den Wasserstand hat der Hafenmeister zu beobachten und täglich einen schriftlichem Rapport von demselben, dem, mit der Polizeidirektion beauftragten Stadtrathe, namentlich aber desgleichen einen, nach dem desfallsigen Formulare dem Magistrate einzureichen. Beim hohen Wasserstande hat derselbe besondere Anweisung zu gewärtigen.

VI. Kontrole des Brücken-Aufziehers.

§. 16. Dem Hafenmeister liegt auch die Kontrole des Brückenaufziehers ob; dieser besorgt das Aufziehen der Baumbrücke so oft es verlangt wird, während die Lange Brücke nur des Morgens von 4 bis 6, des Mittags von 12 bis 1, des Abends von 6 bis 7 Uhr geöffnet wird.

Außer dieser Zeit kann die Lange Brücke nur bei besondern Umständen, auf spezielle Anordnung des, dem Hafenmeister vorgesetzten Stadtraths, zum Durchlegen von Schiffen benutzt werden.

Der Bestimmung des Brückenaufziehers ist es überlassen, wie stark das durchlegende Schiff bemannt sein muß und wie viel Taue es auszubringen hat. Im streitigen Falle entscheidet der Hafenmeister. Derselbe hat beim Aufziehen der Brücke überhaupt darauf zu sehen, daß das Geschäft ordnungsmäßig und rasch vor sich geht, die Sperrung der Brücke gehörig erfolgt, nicht mehr als ein Schiff jedesmal passirt, die Brücke und der Zug nicht beschädigt und die Passage nicht eher freigegeben wird, als bis die Klappen gehörig befestigt sind. Die Fußgänger passiren demnächst zuerst und dann die Wagen, und zwar zuerst die auf der Stadtseite Haltenden.

VII. Ertrunkenen hat der Hafenmeister jede Hülfe zu gewähren.

§. 17. Auch hat der Hafenmeister die beiden Leichenbesucher als seine Untergebenen zu kontroliren, Ertrunkenen jede Hülfe zu leisten und dafür zu sorgen, daß sie baldigst herausgezogen, die Besinnungslosen Behufs ihrer Wiederbelebung und Anstellung der desfallsigen Versuche zum Rettungsapparate, befördert werden, wovon er die am Bollwerke stationirten Polizei-Offizianten zu benachrichtigen hat.

VIII. Funktion des Hafenmeisters bei einem am Bollwerk, an den Speichern oder auf Schiffen ausgebrochenen Feuer.

§. 18. Bei am Bollwerk, an den Speichern oder auf den Schiffen entstehendem Feuer hat der Hafenmeister sich sofort an Ort und Stelle zu begeben, sich bei der Feuer-Lösch-Direktion zu melden, und weitere Anweisung zu gewärtigen. Brennt ein Schiff, so hat er sofort dessen Separation zu bewirken, und übernimmt bis zum Eintreffen der Direktion die Leitung der Löschanstalten.

IX. Verhalten des Hafenmeisters bei Stürmen und andern besondern Fällen.

§. 19. Wie überhaupt, so hat der Hafenmeister insbesondere bei Stürmen und Hochwasser darauf zu sehen, daß sämmtliche Fahrzeuge, so wie auch die Flossen gehörig, allenfalls durch Hülfe von Ankern befestigt sind, damit jedes Loskommen und Treiben derselben verhütet werde.

Ist aber dennoch ein Schiff, Fahrzeug, Floß oder sonstiger Gegenstand ins Treiben gerathen, so hat der Hafenmeister vor Allem zu verhüten, daß dadurch Schade geschieht und dafür zu sorgen, daß das treibende Schiff rc. wieder gehörig festgemacht werde, wozu er die nöthige Mannschaft, falls es daran fehlen sollte, auf Kosten des Eigenthümers sofort anzunehmen hat.

Rücksichtlich der Pflichten der Schiffer, falls ihr Fahrzeug ins Treiben gerathen, wird auf die Vorschriften des Allg. Landrechts §. 1918 seq. Titel 8. Theil II. verwiesen.

Geborgene Fahrzeuge und Flöße werden, falls deren Eigenthümer unbekannt sind, entweder dem städtischen Bauhofsaufseher oder dem Aufseher des Rathsholzhofes zur Aufsicht übergeben, oder sonst unter Wache gestellt.

Derjenige, durch dessen Schuld ein Fahrzeug losgekommen, oder ins Treiben gerathen ist, ist zur Bestrafung und Schaden-Vergütigung anzuzeigen.

Schlägt ein Fahrzeug um, oder ist es in Gefahr zu sinken, so ist der Hafenmeister verbunden, jede Hülfe, so weit dies ohne augenscheinliche persönliche Gefahr geschehen kann, mit angenommener Mannschaft, falls diese erforderlich ist, zu leisten.

Kann aber das Unglück nicht vermieden werden, so ist vor allem auf Rettung der in Gefahr befindlichen Menschen oder der Ertrunkenen Bedacht zu nehmen; demnächst aber auf Bergung der Ladung und des Fahrzeuges. Sollte Letzteres nicht sofort geschehen können, so ist an der Stelle, wo sonst Fahrzeuge verunglücken könnten, die Passage, so weit als nöthig ist, zu sperren, oder sonst als gefahrvoll zu bezeichnen. Auch hier hat der Hafenmeister die Ursache des Unglücks zu ermitteln und den Schuldigen anzuzeigen.

Kindern unter 14 Jahren, oder Leuten, welche des Fahrens unkundig sind, dürfen übrigens Fahrzeuge nicht anvertraut werden; dies hat der Hafenmeister insbesondere bei Heuern und sonstigen zu Vergnügungsfahrten bestimmten Fahrzeugen zu kontroliren.

In allen vorstehenden und sonstigen Fällen, wo den Schiffsführern es zur Vermeidung von Gefahren an Kenntnissen gebricht, oder wo nach der Meinung des Hafenmeisters ein Fahrzeug von ihnen unrichtig und zweckwidrig geleitet wird, sind sie verpflichtet, den Anordnungen des Hafenmeisters Folge zu leisten, und ist dieser, Falls Gefahr vorhanden, selbst befugt und verpflichtet, das Kommando des Schiffs zu übernehmen und die Mannschaft zur Folgeleistung verbunden. Der Hafenmeister ist aber in diesem Falle dem Eigenthümer des Schiffs und der Ladung für seine Anordnungen verantwortlich.

X. Geschäftsanweisung für den Hafenmeister.

§. 20. Der Hafenmeister ist in seinem Amte dem Ober-Bürgermeister und dem Magistrate, zunächst aber als Polizei-Offiziant der Polizei-Direktion und dem Polizei-Inspektor subordinirt, den Polizei-Kommissarien ist er coordinirt. Die Polizei-Sergeanten sind ihm unter seiner Verantwortlichkeit zur Folgeleistung verbunden, insbesondere die am Bollwerk und auf der Langen Brücke Stationirten.

Arretirungen von Matrosen und Schiffsknechten kann derselbe selbstständig, event. mit Hülfe der Polizei-Beamten vornehmen:

bei Aufläufen und Schlägereien, wenn er dies zur Herstellung der Ruhe erforderlich hält, oder sich Jemand dabei eines tödtlichen Instruments bedient, oder eine lebensgefährliche Beschädigung stattgefunden hat;

2) wenn Meuterei Statt findet, oder Widersetzlichkeit gegen den Kapitain oder Kahnschiffer;
3) wenn Matrosen oder Schiffsknechte nicht des Abends zur gehörigen Zeit an Bord sind;
4) wenn es die Aufrechthaltung seiner Autorität unumgänglich nöthig macht;
5) Endlich ist er befugt, jeden zu verhaften, welcher eine Kontravention gegen die Bestimmung der Hafenordnung und gegen sonst in Bezug darauf getroffene Anordnungen begangen hat, sich nicht legitimiren kann oder seine Legitimation verweigert.

Die Arrestanten sind von ihm auf das Polizei-Bureau abzuliefern.

Sonst steht mit Ausnahme des §. 9 dem Hafenmeister keine exekutive Gewalt zu und namentlich bleibt es ihm untersagt, Strafgelder festzusetzen und zu erheben. Geschenke für geleistete Dienste darf er bei Vermeidung der Kassation, ohne Genehmigung der Polizei-Direktion nicht annehmen; wie es sich denn auch von selbst versteht, daß er zur Vermeidung aller Familiarität mit Personen, mit denen er amtlich zu thun hat, nicht gemeinschaftlich oder gar auf deren Kosten etwas genießen darf. Bei vorfallenden Kontraventionen hat der Hafenmeister vor allem darauf zu sehen, daß der Kontravenient sich rücksichts des Namens und der Wohnung

legitimirt; ist Besorgniß vorhanden, daß er sich entfernen mögte, und ist es eine Person niedern Standes, so ist er zu verhaften, sonst aber diesem durch Abforderung des Passes, der Musterrolle, des Meßbriefes, allenfalls mit Hülfe der Polizeibeamten oder durch Instruktion des Brücken-Aufziehers vorzubeugen.

Demnächst ist der Thatbestand (die Kontravention) zu ermitteln und im Leugnungsfalle den Zeugen oder sonstigen Beweismitteln nachzuforschen. Ueber jede zu seinem Ressort gehörige Kontravention hat der Hafenmeister mit Berücksichtigung dieser Umstände eine besondere schriftliche Anzeige zu machen, und diese bei dem täglichen Rapporte einzureichen. Bei besondern Vorfällen oder wo Gefahr im Verzuge, ist sofort mündliche Anzeige zu machen.

Sein Revier hat der Hafenmeister täglich zu revidiren und zwar die Unterwieck in den Frühstunden, die Oberwieck des Abends und das Bollwerk und die Speicherseite, so wie innerhalb der Bäume, während der übrigen Tageszeit. Zu diesen Revisionen der Wiecken bedient er sich des Kämmerei-Bootes.

An Markttagen muß er, sobald der Marktverkehr beginnt, an Ort und Stelle sein und fällt an diesen Tagen die Revision der Unterwieck des Morgens fort, welche er alsdann am Abend nachzuholen hat.

Der Hafenmeister erhält ein Bureau-Lokal im Budenhause angewiesen, wo derselbe, sobald seine Geschäfte ihn nicht auswärts erfordern, stets anzutreffen sein muß, damit Jeder, der seine Hülfe in Anspruch nehmen will, ihn dort vorfindet, und hat derselbe sich außerdem so einzurichten, daß er jedenfalls um 9 Uhr und in der Stunde von 11 bis 12 Uhr Vormittags, so wie Nachmittags zwischen 4 und 5 Uhr eine Viertelstunde im Bureau anwesend sei.

Nur schleunige Fälle, die ihn auswärts nöthig machen, begründen hiervon eine Ausnahme. Spätestens um 3 Uhr Nachmittags muß der Hafenmeister wieder zur Stelle sein, und erst um 8 Uhr oder in den kurzen Herbst- und Wintertagen bei Sonnenuntergang ist sein Geschäft beendigt, in dringenden Fällen ist er jedoch verpflichtet, auch zu jeder sonstigen Zeit im Dienste zu sein.

Täglich um 8 Uhr Morgens hat derselbe dem mit der Polizei-Direktion beauftragten Stadtrathe unter Einreichung des Wasser-Rapports und des Nachweises der eingekommenen Schiffe, so wie der, über vorgekommene Kontraventionen, zu erstattenden Anzeigen, über die Vorfälle des vergangenen Tages zu rapportiren und etwanige besondere Aufträge, die sich auch über seinen Geschäftsbezirk hinaus, erstrecken können, zu gewärtigen.

Ohne Genehmigung desselben darf übrigens der Hafenmeister sich nicht aus der Stadt entfernen, oder über Nacht fortbleiben.

Die dem Hafenmeister außer dieser Instruktion, nach bleibend zu übertragenden Geschäfte und in besondern Fällen und speziell auch im Polizeifache zugehenden Weisungen hat derselbe stets unweigerlich zu erfüllen, und erwartet der Magistrat schließlich von ihm auch im Aeußerlichen stets ein ordentliches anständiges Verhalten.

Stettin, den 1. Februar 1837.

Ober-Bürgermeister, Bürgermeister und Rath

Masche. Schallehn. Dieckhoff.

Vorstehende Instruktion wird hierdurch bestätigt.

Stettin, den 22. April 1837.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

Dazu:

Schreiben des Magistrats zu Stettin an die Polizei-Dir. daselbst v. 16. Febr. 1848.

Die Polizei-Direktion erhält hierbei eine Abschrift der Abänderung des §. 11 der Instruktion des Hafenmeisters zur Nachricht, mit dem Bemerken, daß der Hafenmeister von uns angewiesen ist, für die Folge hiernach zu verfahren.

Stettin, den 19. Februar 1848.

Oberbürgermeister, Bürgermeister und Rath.

Die Bestimmung der Lösch- und Ladeplätze für Wasserfahrzeuge jeder Gattung welche eine steuerliche Obliegenheit zu erfüllen haben, geht vom K. Hauptsteueramte, und zwar durch dessen Packhofsvorsteher aus. Solche erfolgt:

a. für die Entlöschungen

durch eine schriftliche Benachrichtigung des Hafenmeisters auf offenem Blatte, in folgender Form:

„Schiff N., Capitain N. N. soll an die . . te Waage legen.

Stettin, den . . ten . . . . 18 . .

Der Packhofs-Vorsteher. N.“

welche in dessen Burau abgegeben wird, und zwar in der Regel mit dem Mittags- und Abends-Dienstschlusse, ausnahmsweise in anderer Tageszeit nur bei besonderer Nothwendigkeit

b. für die Beladung

auf der Haupt-Ausgangs-Deklaration, welche der Schiffsführer oder dessen Mäkler dem Hafenmeister vorzulegen verbunden.

Der Hafenmeister hat, sobald ihm eine solche Benachrichtigung zugegangen, dafür zu sorgen, daß die Fahrzeuge an den bestimmten Anlegeplätzen, von den Steuerbeamten, welche als zur Abfertigung bestimmt, sich legitimiren, angetroffen werden, auch dafür sich wirksam zu beweisen, daß während der steuerlichen Abfertigungsstunden, die Aus- und Einladungen einen ungestörten Fortgang behalten.

Soll ein angelegtes Fahrzeug aus hafenpolizeilichen oder sonstigen Verkehr-Rücksichten seinen ihm einmal angewiesenen Platz verändern, so darf dies nur mit Zustimmung des Hauptsteueramts vom Hafenmeister veranlaßt werden.

Ist er erforderlich, daß ein unter steueramtlicher Aufsicht löschendes resp. ladendes Schiff außerhalb der steueramtlichen Stunden ablegen soll, damit ein anderes Fahrzeug löschen oder laden kann, so darf dies nur im Einverständniß mit dem beaufsichtigenden Oberkontroleur geschehen, und ist der Hafenmeister in solchem Falle verpflichtet, dafür zu sorgen, daß das abgelegte Schiff beim Beginne der steueramtlichen Löschzeit wieder an seiner Stelle liegt.

Macht die Bestimmung, welche der Fracht von den Empfängern gegeben wird, eine Verlegung des Fahrzeuges während der Entlöschung nothwendig, so wird solche auf, in erwähnter Form vom Hauptsteueramte gegebene Anweisung, vom Hafenmeister unweigerlich vollzogen.

Schiffe, welche ihre Ladungen von Bord zu Bord löschen, müssen, zur Sparung von Aufsichtskräften, so gelegt werden, daß 3 neben einander kommen, worauf bei den Anlage-Anweisungen gerücksichtigt werden wird, und wofür der erforderliche Platz möglichst freizuhalten bleibt.

Schiffe, welche mit zollamtlicher Begleitung von Swinemünde ankommen, sind sogleich durch den Baum nach der Langenbrücke zu bringen, und soweit es der Raum gestattet, vor dem Packhofe anzulegen.

Von diesem Platze dürfen Schiffe nur auf schriftliche Anordnung des Hauptamts wegholen.

Hat der Hafenmeister wegen der vom Hauptsteueramte bestimmten Anlegeplätze hafenpolizeilich etwas einzuwenden, so nimmt er mit dem Packhofsvorsteher dieserhalb mündlich Rücksprache, was auf dem kürzesten Wege solche Anstände beseitigen wird.

Sollte Einigung nicht Statt haben, so wendet derselbe sich an den Hauptamtsdirigenten, und wenn seine Bedenken auch hier nicht Anerkennung finden, macht derselbe zur weitern Entscheidung der K. Polizei-Direction ohne Verzug sachgemäße Anzeige.

I. Dienstanweisung für den Lootsen-Kommandeur und die Binnenlootsen in Stettin.

§. 1. Bei dem Lootsenwesen in Stettin sind für jetzt angestellt: 1) ein Lootsen-Kommandeur, 2) acht Revier-Lootsen, 3) sechs Reserve-Lootsen. Aus der Zahl der Reserve-Lootsen wird der Abgang der Revier-Lootsen ersetzt, und werden diese auf unbedingte Kündigung ohne Anspruch auf Pension anzustellenden Beamten nach Maßgabe des eintretenden Bedürfnisses vermehrt.

Obliegenheiten des Lootsen-Kommandeurs.

§. 2. Der Lootsen-Kommandeur muß auf den Lebenswandel der Lootsen eine genaue Aufsicht führen, sie bei Vergehen zur Besserung ermahnen, oder ernstlich verwarnen, und wenn dies nicht hilft, zur Bestrafung der Königl. Regierung Anzeige davon machen.

§. 3. Er überweiset den abgehenden Schiffern auf Verlangen die benöthigten Lootsen, sobald jene ihre Abfertigung bei der Steuer-Behörde darthun. Hierbei sind rücksichtlich der Verpflichtung des Schiffers zur Annahme eines Lootsen die Bestimmungen des §. 20 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 22. August 1833 zu beachten.

§. 4. Bei der Rückkehr der Lootsen hat der Lootsen-Kommandeur sich zu unterrichten, ob die zur Bezeichnung des Fahrwassers ausgelegten Marken noch an der rechten Stelle liegen, oder sonst irgend eine Veränderung im Fahrwasser oder an den Landmarken vorgekommen sei. Wenn das eine oder das andere der Fall ist, so muß er für die richtige Bezeichnung des Fahrwassers entweder selber sorgen, oder der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde davon Mittheilung machen, je nachdem von einer Stelle im Revier diesseits oder jenseits des Schwantefitzer Hakens

die Rede ist. Gleichzeitig ist den inzwischen abgehenden Lootsen von der veränderten Lage der betreffenden Marken 2c. zur Beachtung sofort Kenntniß zu geben.

§. 5. Der Lootsen-Kommandeur ist verpflichtet, jeden Schiffer auf Verlangen zu benachrichtigen, wie tief er sein Schiff beladen könne, um damit ohne Gefahr das Revier zu passiren.

§. 6. Meldet sich ein Schiffer wegen eines Lootsen bei dem Lootsen-Kommandeur, so ist der von ihm zur Begleitung des Schiffs zu bestimmende Lootse, durch den vorgeschriebenen Lootsen-Zettel, wovon ein beispielsweise ausgefülltes Formular A. angehängt ist, anzuweisen, sich rechtzeitig an Bord zu begeben, und sich durch Vorzeigung dieses Zettels als Lootse des Schiffs zu legitimiren. Außerdem ist dem Lootsen ein Formular eines Führungs-Attestes (vergl. Anlage B.) mitzugeben, welches er nach beendigter Reise dem Schiffsführer vorlegt, um darin seine Zufriedenheit oder seinen Tadel über das Benehmen des Lootsen während der Reise auszudrücken. Dieses Attest hat der Lootsen-Kommandeur dem Lootsen bei der Rückkehr abzufordern und aufzubewahren. Sind darin dem Lootsen Dienstvernachlässigungen oder Ungebührlichkeiten Schuld gegeben, so ist sogleich zur näheren Untersuchung zu schreiten und über das Resultat an die Königl. Regierung zu berichten.

§. 7. Der Lootsen-Kommandeur hat darauf zu sehen, daß die Revier-Lootsen sowohl, als die Reserve-Lootsen, jede Kategorie unter sich, soweit es thunlich, gleichmäßig verdienen, und daß unvermeidliche Differenzen am Jahresschluß ausgeglichen werden. Zu dem Ende führt er ein Register nach dem Schema C., welches am Jahresschluß den betheiligten Lootsen zur Einsicht vorgelegt wird, um ihnen die Ueberzeugung zu gewähren, daß sie möglichst gleichmäßig an dem Verdienste Theil genommen haben. Daß diese Vorlegung geschehen, ist jedesmal in dem Register zu bemerken.

§. 8. Der Lootsen-Kommandeur hat das alljährliche Auslegen und Einnehmen der zur Bezeichnung des Fahrwassers auf dem Revier bis zum Schwantefitzer Haken incl. dienenden Marken beim Beginne und Aufhören der Schifffahrt rechtzeitig zu besorgen und ist für die richtige Bezeichnung des Fahrwassers allein verantwortlich.

§. 9. Er muß die Instandhaltung und sichere Aufbewahrung der Marken während des Winters bewirken.

§. 10. Er führt die Aufsicht über das Löschen und Laden des Ballastes, welches nur mit seiner, dem betreffenden Schiffer zu ertheilenden Erlaubniß an den von ihm angewiesenen Stellen geschehen darf.

§. 11. Auch anderweitige von der Königl. Regierung in Bezug auf das Lootsenwesen und auf die Schifffahrt überhaupt ihm ertheilten Befehle hat der Lootsen-Kommandeur pünktlich zu vollziehen.

Obliegenheiten der Revier- und Reserve-Lootsen.

§. 12. Die Lootsen müssen einen moralischen und nüchteren Lebenswandel führen, und sind ihrem Kommandeur als nächsten Vorgesetzten den strengsten Gehorsam schuldig. Sie dürfen sich namentlich nicht weigern oder murren, wenn sie zur Begleitung eines Schiffs beordert werden, gleich viel, ob dies klein oder groß sei.

§. 13. Ohne Erlaubniß des Lootsen-Kommandeurs darf kein Lootse sich aus der Stadt entfernen, und muß in seiner Wohnung, wenn er auf längere Zeit dieselbe verlassen will, stets die Nachricht zurücklassen, wo er im erforderlichen Falle sogleich aufzufinden ist. Zu einer Abwesenheit von mehr als drei Tagen in Privat-Angelegenheiten müssen die Lootsen den Urlaub der Königl. Regierung durch den Kommandeur nachsuchen. Auf drei Tage genügt der Urlaub des letztern.

§. 14. Jeder Lootse ist verpflichtet, wenn er erkrankt, davon dem Lootsen-Kommandeur sofort Anzeige zu machen. Das bloße Zurücksenden des Lootsen-Zettels, wenn der Lootse erkrankt ist, genügt nicht, vielmehr wird die auf solche Weise bewirkte Anmeldung der Krankheit dadurch gerügt, daß das dem betreffenden Lootsen überwiesene Schiff einem Reserve-Lootsen übergeben wird, welcher vom Thaler des Lootsengeldes sieben und einen halben Silbergroschen an den erkrankten Lootsen abzugeben hat. Bei Berechnung der Lootsengebühren wird jedoch der volle Betrag auf das Konto des erkrankten Lootsen übernommen.

§. 15. Meldet der Lootse sein Erkranken rechtzeitig an, so sollen ihm, wenn er in der zur Begleitung an ihm gewesenen Reihe zweimal hat übergangen werden müssen, nach seiner Wiederherstellung und Anmeldung zum Dienseintritt, zwei Schiffe vorzugsweise überwiesen, und er dadurch den übrigen Lootsen in Bezug auf die Gebühren-Einnahme wieder gleich gestellt werden. Ist indessen die Krankheit von so langer Dauer, daß vorbezeichnete Reihe der Schiffs-Begleitung mehr als zweimal hat übergangen werden müssen, dann hat der erkrankte Lootse keinen An-

spruch auf Ersatz des Lootsengeldes, weder durch nachträgliche Ueberweisung von Schiffen zur Begleitung, noch durch Stellvertretung durch einen Reserve-Lootsen, welcher vom Thaler des Lootsengeldes sieben und einen halben Silbergroschen an ihn abzugeben verpflichtet wäre.

§. 16. Die Lootsen müssen die ihnen durch Einhändigung des vorschriftlichen Lootsen-Zettels, so wie jede andere ihnen gegebene Dienst-Anweisung pünktlich vollziehen.

§. 17. Findet der Lootse, daß das ihm zur Begleitung überwiesene Schiff zu tief liegt, um das Revier ohne Gefahr zu passiren, was er, sowie er an Bord kommt, zu untersuchen hat, und der Schiffer weigert sich, Abhülfe des Uebelstandes zu gewähren, so muß jener die auf örtliche Untersuchung begründete Entscheidung des Lootsen-Kommandeurs einholen, bei welcher sich der Schiffer zu beruhigen hat.

§. 18. Die Lootsen müssen mit aller Sorgfalt darauf sehen, daß sie die ihrer Leitung anvertrauten Schiffe nicht festsetzen, und daß, wenn eine theilweise Entlöschung dringend nothwendig werden sollte, solche nicht im Fahrwasser erfolge, um andern Schiffen die Fahrt nicht zu beengen.

§. 19. Der Lootse darf nicht zugeben, daß ein Schiffer, wenn während der Reise das Wasser fällt, mit schweren Ankern über eine Untiefe sich überwinde, sondern er muß ihn anhalten, sich aus der nächsten Stadt Leichterfahrzeuge kommen zu lassen, um sie zur Entlöschung seiner Ladung, soweit dies erforderlich, zu benutzen. Ist ein solches Schiff steueramtlich verschlossen, so ist der nächsten Steuer-Behörde von dem Vorfall Kenntniß zu geben, und ein Steuer-Beamter zur Oeffnung des Schiffs zu requiriren.

§. 20. Beim Trindeln der Schiffe auf der Oder muß, wenn sich Schiffe begegnen, das mit dem Strom gehende Schiff, es mag beladen oder unbeladen sein, dem stromaufwärts gehenden die Leine werfen. Kleinere Stromfahrzeuge und Böte müssen dagegen den Seeschiffern die Leine werfen, oder ausweichen, worauf der Lootse zu halten hat.

§. 21. Die Lootsen dürfen nicht gestatten, daß auf der Oder und deren Seitenarmen Holzflöße mit den Schiffen zum Transport verbunden werden, und dürfen, ohne daß es die Noth erfordert, weder in der Oder noch in den Kuhlen zu Anker gehen. — Wenn Schiffe bei der Mündung der Oder oder beim Eingange der Swine am Lebbiner Berge zu Anker gehen wollen, so haben die Lootsen darauf zu wachen, daß dies in einer Entfernung von mindestens 2 Kabeltau-Längen von den genannten beiden Punkten geschehe.

§. 22. Ebenso haben sie darauf zu achten, daß zwischen Stettin und dem Grabowschen Ort kein Schiff anders als mit schwacher Fahrt segele.

§. 23. Nach beendigter Reise hat der Lootse dem Schiffsführer das ihm vom Lootsen-Kommandeur mitgegebene Formular eines Führungs-Attestes (§. 6) vorzulegen, um von demselben seine Zufriedenheit oder seinen Tadel über seine Führung darin aussprechen zu lassen und dies Attest seinem Kommandeur demnächst persönlich abzugeben, wobei die auf der Hin- oder Rückfahrt wahrgenommenen Veränderungen der zur Bezeichnung des Fahrwassers dienenden Marken sowohl, als die unterwegs bemerkten, von ihm nicht zu verhindern gewesenen Kontraventionen gegen die Schifffahrts-Polizei-Vorschriften zur weitern Veranlassung getreulich anzuzeigen.

§. 24. Wenn Schiffer im Hafen Ballast laden oder löschen, so müssen die anwesenden Lootsen nach der bestehenden Reihefolge darauf achten, daß von den betreffenden Schiffern die desfallsige Anweisung des Lootsen-Kommandeurs befolgt, und daß weder Ballast noch Kehricht und sonstige zur Verflächung des Hafens und des Fahrwassers gereichende Gegenstände über Bord geworfen werden.

§. 25. Auch sind sie dafür verantwortlich, daß von den Schiffen unterweges zwischen Stettin und Swinemünde kein Ballast ins Fahrwasser geworfen werde.

§. 26. Außerdem wird den Lootsen im Allgemeinen zur Pflicht gemacht, alle Vergehen gegen die Schifffahrts-Polizei-Ordnung vom 22. August 1833, welche in und außer dem Dienste zu ihrer Kenntniß gelangen, sobald es geschehen kann, dem Lootsen-Kommandeur anzuzeigen, welcher die nöthigen Schritte zur weiteren Verfolgung der Sache thun wird. Desgleichen haben die Lootsen auch das Königl. Steuer-Interesse überall nach besten Kräften wahrzunehmen.

§. 27. Die Lootsen sind endlich gehalten, alle auf das Lootsenwesen und die Instandhaltung des Fahrwassers Bezug habende Geschäfte auf Anweisung ihres Kommandeurs sogleich und unentgeldlich auszuführen. Nur für das Auslegen der Marken zur Bezeichnung des Fahrwassers, und wenn in anderen Fällen die Abwe-

senheit von Hause über 24 Stunden währt, gebühren ihnen für jede 24 Stunden funfzehn Silbergroschen Diäten.

§. 28. Außer den tarifmäßigen Lootsengebühren darf der Lootse bei gesetzlicher Strafe weder Branntwein und sonstige Lebensmittel, noch Geldgeschenke vom Schiffer fordern, noch annehmen, er muß vielmehr, wenn ihm ein solches angeboten wird, den Schiffer zur Bestrafung anzeigen.

§. 29. Trunkenheit der Lootsen im Dienst, welche eintretenden Falls der Lootsen-Kommandeur sofort zur Kenntniß der Königl. Regierung bringt, hat die Entlassung des betreffenden Individiums unfehlbar zur Folge.

Stettin, den 11. November 1834.

Königl. Preuß. Regierung, Abtheilung des Innern.

Schema A. Das Schiff Despot, geführt vom Schiffer Nimmersatt, groß 110 Lasten, gehörend zu Hause in Holstein, bestimmt nach London, hat der Lootse Koch nach Swinemünde zu bringen, das Schiff aber nicht vor dessen Ankunft daselbst zu verlassen. Er erhält an Gebühren Zehn Thaler. Stettin, den 2. März 1834.
Morgen früh 4 Uhr bei der Kaserne.
(Unterbaum, Ballastplatz 2c.)

Königl. Lootsen-Kommandeur.
N. N.

Schema B. Der Lootse hat das Schiff von Stettin nach Swinemünde so geführt und sich so betragen, daß ich mit ihm

Dies wird hiermit pflichtmäßig und gewissenhaft bescheinigt.
Swinemünde, den ten 18
Cap. des Schiffs

Schema C.

Datum.	Laufende Nr.	Namen des Schiffers.	Namen des Schiffs.	Lastenzahl.	Wohin es geht.	Beladen oder geballastet.	Namen des Mäklers.	Namen des Lootsen.	Betrag des Lootsengeldes. Thlr.	sgr.	Das Schiff ist segelfertig um	Das Schiff liegt	Bemerkungen.

m. Regulativ u. Instruktion für die Hafendiener zu Stettin vom 30. Decbr. 1847.

1. Die Hafendiener sind ein Korps von Arbeitern, welche im Schiffsdienst erfahren und für das hiesige Hafenwesen angenommen sind. Sie gelten bei Ausführung der ihnen im hafenpolizeilichen Interesse gemachten Aufträge, als Abgeordnete der Obrigkeit, können indessen durch ihr rechtswidriges Verhalten (Thun oder Unterlassen) die Stadt weder zum Schadenersatz noch auf sonstige Weise verpflichten.

2. Die Annahme von Hafendienern, von denen Einer den Titel „Ober-Hafendiener" führt, und im Hafen-Büreau mit der Buchführung beschäftigt wird, erfolgt unter Vorbehalt gegenseitiger achttägiger Aufkündigung durch den Hafen-Polizei-Direktor. Im Falle des §. 6 bleibt jedoch die sofortige Entlassung vorbehalten, auch hat der Hafenmeister das Recht, geeigneten Falls, jeden Hafendiener sofort vom Dienst zu suspendiren. Die Zahl der Hafendiener kann nach Bedürfniß vermehrt oder vermindert werden.

3. Als Abzeichen und um sie als Abgeordnete der Obrigkeit kenntlich zu machen, erhalten die Hafendiener ein metallenes Schild mit der Inschrift „Hafendiener", das sie bei jeder dienstlichen Verrichtung auf der linken Brust tragen müssen. Es ist beim Ausscheiden aus dem Dienste wieder abzuliefern.

4. Die Geschäfte der Hafendiener bestehen in Ausführung der ihnen im Interesse der Hafenpolizei und des Hafenwesens übertragenen Verrichtungen; z. B. Hafenwacht, Rudern der Hafenböte, Patrouilliren, Nachtwacht, Bewiepen gefährlicher Eisstellen im Winter 2c. Außerdem sind sie berechtigt, auf Verlangen der Schiffer das Verholen der Schiffe, sowie die Aufsicht über die in Winterlage befindlichen

Schiffe zu übernehmen. Ein Zwangsrecht steht ihnen jedoch in dieser Beziehung nicht zu.

5. Der Verdienst der Hafendiener für das Verholen der Schiffe und für die Beaufsichtigung der Schiffe in Winterlage fließt zur gemeinschaftlichen Kasse und dient unter den nachfolgend angegebenen Modalitäten zur Besoldung der Hafendiener und zur Bestreitung gemeinschaftlicher Ausgaben.

a. Für das Verholen der Schiffe wird die im Tarif vom 2. Juni 1843 normirte Gebühr entrichtet.

b. Für die Winterlage wird erhoben:
1. für Schiffe bis zu 20 Last pro Kalender-Monat. . . . 15 Sgr.
2. „ Schiffe über 20 bis 60 Last pro Last und Monat. . . . . . 6 Pf.
3. „ Schiffe über 60 bis 80 Last pro Last und Monat. . . . . . 5 Pf.
4. „ Schiffe über 80 Last pro Last und Monat . . . . 4 Pf.
Der angefangene Kalendermonat wird hierbei für voll gerechnet.

c. Die Einnahme aus der Verholung der Schiffe wird allwöchentlich nach Kopftheilen unter die Hafendiener und dem in dem Büreau des Hafenmeisters beschäftigten Ober-Hafendiener unter Vorlegung einer Abrechnung so vertheilt, daß jeder Hafendiener ein Kopftheil erhält, außerdem aber ein Kopftheil mehr zur weiteren Berechnung (conf. ad d.) gestellt und der darauf fallende Betrag zurückgelegt wird.

d. Aus dem zurückgelegten Kopftheil erhält vorweg der oben ad 2 gedachte Ober-Hafendiener ein Drittheil. Aus den übrigen zwei Drittheilen wird demnächst die Miethe für einen als Büreau und Aufenthaltsort der Hafendiener zu miethenden Laden im Budenhause bestritten, aus dem verbleibenden Reste aber werden Unterstützungen an erkrankte oder im Dienste beschäftigte Hafendiener bewilligt, etwa vorgekommene kleine Beschädigungen ersetzt und sonstige gemeinschaftliche Ausgaben der Hafendiener gedeckt. Diese Verwendungen, mit Ausschluß der Miethe, erfolgen auf Grund eines unter Zustimmung des Hafenmeisters zu fassenden gemeinsamen Beschlusses der Hafendiener. Was im Laufe des Jahres in dieser Art nicht verwendet worden, wird incl. der aufgekommenen Zinsen, Anfangs Januar des folgenden Jahres unter den Hafendienern (mit Einschluß des ad 2 gedachten Ober-Hafendieners) gleichmäßig vertheilt. Gleichzeitig wird denselben die Rechnung sowohl über diesen reservirten Kopftheil, als über die Verholungs-Gelder des verflossenen Jahres überhaupt mitgetheilt und eine Abschrift derselben dem Hafen-Polizei-Direktor eingereicht.

e. Die Einnahme aus der Winterlage wird jährlich am 1. April nach Kopftheilen so vertheilt, daß davon incl. der aufgekommenen Zinsen nicht nur jeder Hafendiener, sondern auch der Hafenmeister und die beiden Ober-Hafendiener (d. h. der vom Magistrat mit festem Gehalt angestellte und der oben ad 2 gedachte Ober-Hafendiener) einen Kopftheil erhalten. Auch über diese Einnahme wird alsdann die Rechnung den Hafendienern mitgetheilt und solche abschriftlich dem Hafen-Polizei-Direktor eingereicht.

f. Der Hafenmeister führt die Kasse als Rendant, der im Büreau fungirende Ober-Hafendiener besorgt die Buchführung.

6. Die Hafendiener müssen sich zu jeder Zeit zum Dienste willig finden lassen, und dürfen ohne Genehmigung des Hafenmeisters weder sich Nebenverdienst machen, noch Geschenke für dienstliche Verrichtungen annehmen. Sie haben gegen Jedermann ein anständiges, höfliches Betragen zu beobachten; wenn im einzelnen Falle die Anwendung von strengen Maßregeln nöthig wird, dürfen diese das erforderliche Maß nicht übersteigen und nie in Mißhandlung ausarten. Die Hafendiener müssen ferner einen nüchternen sittlichen Lebenswandel führen, Zänkereien unter sich vermeiden und ihren Vorgesetzten, den Ober-Hafendienern, dem Hafenmeister und dem Hafen-Polizei-Direktor unbedingten Gehorsam leisten, widrigenfalls sie, odrr wenn sie gegen die anderweitigen Vorschriften dieser Instruktion fehlen sollten, einer Disciplinarstrafe von 5 Sgr. bis 5 Thlr. unterliegen und nach Bewandtniß der Umstände sofort ihres Dienstes entlassen werden.

7. Wenn die den Hafendienern ertheilten Aufträge ein Fahrzeug betreffen, oder sie aus eigener Bewegung ein Fahrzeug anrufen, um von demselben etwas zu begehren, so haben sie sich stets an den Befehlshaber oder seinen Stellvertreter zu wenden. Ueber die Ausführung eines gegebenen Auftrags müssen sie dem Vorgesetzten, der denselben ertheilt hat, baldigst Bericht erstatten.

8. Die Schiffe dürfen nur mit Genehmigung des Hafenmeisters verholen. Auf Verlangen wird der Hafenmeister zum Verholen einen Hafendiener mit einem Zettel, worauf bemerkt steht, wo das Schiff liegt, wohin es soll, und welche Gebühr

dafür zu entrichten sei, unter Befehl des Kapitains gestellen. Der Hafendiener meldet sich mit diesem Zettel beim Kapitain oder deßen Stellvertreter und bleibt diesem beim Verholen subordinirt, dergestalt, daß das Verholungs-Geschäft im Zweifel nach dem Willen des Kapitains erfolgt, es sei denn, daß solches den bestehenden Vorschriften zuwiderläuft oder offenbar Gefahr dabei vorhanden ist, in welchem Falle der Hafendiener nach fruchtlosen Gegenvorstellungen das Schiff zu verlassen und dem Hafenmeister hiervon Anzeige zu machen hat. Ist die Mannschaft widerwillig, so muß derselbe sie nicht mit Schimpfworten anlaßen, oder gar mißhandeln, sondern beim Kapitain event. beim Hafenmeister Beschwerde führen. Vornehmlich ist darauf zu sehen, daß die zum Verholen erforderliche Mannschaft, namentlich beim Passiren der Brücken und bei Unwetter vorhanden ist und daß zum Verholen nur tüchtige und haltbare Taue genommen werden, wie denn auch das Stopptau, wenn davon irgend Gebrauch gemacht werden könnte, in Bereitschaft gehalten werden muß. Die Taue selbst dürfen nicht an die Baumpfähle befestigt werden; bei Doppelpfählen, die keinen Ring haben, sind sie um sämmtliche Pfähle zu legen. An Pfählen liegende Schiffe müssen das Festmachen der Taue gestatten, wenn sie durch ihre Lage das Verholen an denselben hindern. Den Dampfschiffen ist, besonders auf das Zeichen mit der Glocke, soweit wie thunlich, ebenso den rascher arbeitenden Schiffen auszuweichen. Begegnen sich verholende oder treidelnde Fahrzeuge, so muß das mit dem Strome gehende Platz machen, sonst müssen kleinere Fahrzeuge stets den Seeschiffen ausweichen. Wird beim Verholen die Passage gesperrt, so hat der Hafendiener bei Vermeidung einer nachdrücklichen Strafe besonders auch darauf zu sehen, daß die Arbeit rasch geschieht, und kleinere Fahrzeuge dadurch nicht gefährdet, vielmehr etwanige unkundige Führer derselben zeitig über ihr Verhalten belehrt werden. Geht das Schiff durch die Brücken, was erst auf den Zuruf des Brückenziehers geschehen darf, so hat der Hafendiener dafür zu sorgen, daß der Kapitain oder in dessen Abwesenheit der Steuermann einen Zettel ausfertigt, worauf der Name des Kapitains und des Schiffs, von wo es kommt, womit es beladen und an welchen Mäkler es adressirt ist, vermerkt sein muß, und daß dieser Zettel dem Brückenaufzieher, ehe das Schiff vor die Brücke kommt, behändigt wird. Mehr als ein Schiff darf nicht an einem einfachen Pfahl festgemacht werden, an einem Doppelpfahl zwei u. s. w. Beim Abgange des Schiffs, sowie bei der Ankunft am Liegeplatz hat der Hafendiener mit Umsicht und ohne Chikane Platz zu machen; werden dabei strenge Maßregeln nöthig, so sind solche nicht eigenmächtig anzuwenden, sondern es ist zuvor der Befehl des Hafenmeisters einzuholen. Nach Beendigung des Verholungs-Geschäfts ist die Gebühr vom Kapitain einzuziehen, sofern dieser solche nicht durch den Mäkler entrichten läßt, und an den Hafenmeister abzuliefern.

9. Ueber Zeit, Dauer, Ort, Art des Nachtwacht-Dienstes werden die Hafendiener jedesmal besondere Anweisung erhalten. Zweck desselben ist, Verhütung des Diebstahls und des Kontrebandirens. Verdächtige Boote sind daher zu revidiren und wenn sie steuerbares Gut führen, anzuhalten, Personen aber, welche sich zur Nachtzeit ohne Zweck und ohne sich legitimiren zu können, bei den Schiffern aufhalten oder wohl gar auf den in Winterlage liegenden Schiffen nächtigen, zu verhaften und auf dem Rathhause der polizeilichen Nachtwacht zu übergeben.

10. Entsteht Feuer in der Stadt oder auf den Vorstädten, so verfahren die Hafendiener nach der ihnen darüber besonders ertheilten Instruktion. Diejenigen Hafendiener, die danach keine anderweitige Bestimmung haben, begeben sich zum Hafenbüreau und erwarten dort die Befehle des Hafenmeisters. Ist das Feuer aber auf einem Schiffe, so eilen die Hafendiener unter allen Umständen zu demselben und leisten die nöthige Hülfe und zwar sofern der Hafenmeister oder eine sonstige obrigkeitliche Person nicht anwesend sein sollte, bis dahin nach Anweisung des Schiffs-Führers. Vorzugsweise sind sie aber gehalten, das brennende Fahrzeug zu isoliren, so daß andere Fahrzeuge keinen Schaden nehmen können, und den Hafenmeister, wenn er nicht anwesend sein sollte, schleunigst herbei zu rufen.

11. Im Winter haben die Hafendiener für bequeme und sichere Passage auf dem Eise zu sorgen, und die nöthigen Luhmen, namentlich um sämmtliche Pfähle, zu hauen und stets offen zu erhalten. So lange die Eispassage noch nicht gestattet ist, haben sie darauf zu sehen, daß die Zugänge zur Oder verschlagen werden und bleiben, und daß Niemand das Eis betritt. Erwachsene Personen sind davor zu warnen, Kinder aber und Unerwachsene zu entfernen und zu verhaften. Ist die Eispassage gestattet, so müssen die Luhmen und sonstige Oeffnungen im Eise vor den Wäschen, Dreweln ꝛc. stets durch aufgesetzte Eisstücke und Barrieren, unsichere Stellen aber durch Wiepen gehörig gesichert werden. Mangelt etwas dabei, so ist dies unverzüglich zu ergänzen event. der Verpflichtete sogleich zur Ergänzung

aufzufordern, und wenn er nicht sofort Folge leistet, das Nöthige auf dessen Kosten, nachdem dies fruchtlos angedroht ist, zu veranlassen.

12. In Winterlage sind die Schiffe nach näherer Anweisung des Hafenmeisters zu legen, zu befestigen, zu konserviren und zu bewachen. Bei Eis- und Stromgefahr handeln die Hafendiener nach der ihnen alsdann zu Theil werdenden Anweisung.

13. Ferner liegt den Hafendienern ob, auf den guten Zustand der Wasserbauten, der Bollwerke, der Stadtwaagen und Wurfpfähle an den Bollwerken aufmerksam zu sein und wenn sie dieselben schadhaft finden, dem Hafenmeister davon Anzeige machen. Ebendies muß geschehen, wenn Wasserbauten irgend einer Art ausgeführt werden.

14. Endlich haben die Hafendiener darauf zu wachen, daß die Vorschriften der Hafen-Ordnung, der Lösch-Ordnung und des Reglements für die Heuerfahrer nicht übertreten werden, und müssen sie sich zu dem Ende mit dem Inhalte dieser Verordnungen vollständig vertraut machen. Bemerken sie Kontravention dagegen, so haben sie die Kontravenienten darauf aufmerksam zu machen, und Falls dieselben ihnen von Person bekannt sind, oder sich sonst legitimiren können, nur dem Hafenmeister davon Anzeige zu machen. Kann sich aber der Kontravenient nicht legitimiren, so ist er auf dem Hafen-Büreau zu gestellen. Handelt es sich um eine fortdauernde Kontravention, so müssen die Hafendiener deren Abstellung im gütlichen Wege versuchen und Falls Ihnen dies nicht gelingt, dies dem Hafenmeister schleunigst melden. Erwächst aus einer solchen fortdauernden Kontravention aber Gefahr für die Sicherheit oder wird dadurch die Passage gehemmt und gelingt deren Abstellung im gütlichen Wege nicht, so muß davon nicht nur auf dem Hafen-Büreau unverzügliche Anzeige gemacht, sondern inzwischen und bis der Hafenmeister oder dessen Stellvertreter ankömmt, auch die zur Abwendung von Unfällen nöthigen Anordnungen auf Kosten des Betheiligten möglichst getroffen werden. In einem solchen Falle muß der Hafendiener an Ort und Stelle verbleiben und Passanten auf die Gefahr aufmerksam machen. Außer dem Falle, daß ein Kontravenient sich nicht legitimiren kann, sind die Hafendiener zur Verhaftung einer Person befugt

1. wenn dieselbe ein Verbrechen begeht,
2. wenn dieselbe sich thätlich ihrer Dienstverrichtung widersetzt.

15. Wenn die Hafendiener dieser Instruktion getreulich nachkommen, so können sie zuverlässig erwarten, daß ihre Anstellung eine dauernde sein wird; diejenigen dagegen, welche im Dienst lässig, widerwillig, unbescheiden oder roh sich benehmen, oder sei es im oder außer dem Dienste keinen nüchternen oder sonst einen unsittlichen Wandel führen, oder wohl gar absichtlich diese Instruktion übertreten sollten, werden nach Bewandniß der Umstände unnachsichtlich mit den im §. 6 angedrohten Strafen oder sofortiger Entlassung bestraft werden.

Stettin, den 30. December 1847.

Oberbürgermeister, Bürgermeister und Rath.

6. Verhalten des Schiffers beim Ausgang von Swinemünde in See.

Ministerial-Rescr. v. 31. März 1844 an die K. Reg. zu Stettin, die Revision der Schiffsmannschaft betr.

Des Königs Majestät haben mittelst Allerhöchster Kabinets-Ordre v. 15. März d. J. die Bestimmung im §. 43 der Polizei-Ordnung für die Häfen und Binnengewässer zu Stettin und Swinemünde vom 22. August 1833 (Ges.-S. S. 88 seq.), nach welcher Schiffer, die von Swinemünde seewärts ausgehen wollen, sich daselbst, wenn sie die ins Land gebrachte Mannschaft wieder mitnehmen wollen, ein Musterungs-Attest ausstellen lassen müssen, aufgehoben und zu bestimmen geruhet, daß vom 1. August d. J. ab, die Revision der Schiffsmannschaften nach den Musterrollen, welche beim Ausgange gehörig visirt zurückzugeben sind, vorgenommen und die für Ausfertigung der Musterungs-Atteste seither entrichtete Gebühr nicht weiter erhoben werden.

Indem wir die Königl. Regierung auf den Bericht vom 22. August v. J. von dieser Allerhöchsten Anordnung hierdurch in Kenntniß setzen, veranlassen wir dieselbe wegen deren sofortiger Ausführung bei dem Hafen in Swinemünde das Erforderliche zu verfügen. Berlin, den 31. März 1844.

Der Finanzminister. Der Minister des Innern.

An die Königl. Regierung zu Stettin.

II. Hafen-Polizei-Ordnung v. 30. Jan. 1821 für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c. Thun kund und fügen hiermit zu wissen, daß Wir nöthig erachtet haben, Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und im Hafen von Danzig zu erlassen. Wir verordnen daher wie folgt:

Vorschriften für den Schiffer bei seiner Ankunft auf der Rhede und beim Einlaufen in das Fahrwasser.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhede vor Danzig kommt, soll der Führer desselben seine Nationalflagge aufstecken, und wenn er in das Fahrwasser gehen will, den Lootsen erwarten, und bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern für jede zehnte Last der Größe des Schiffes nicht ohne seine Hülfe einlaufen. Im höchsten Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derselben einen anderen erfahrnen Seemann zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn diese nach reifer Ueberlegung es für nothwendig halten, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen: so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln; er ist in einem solchen Falle jedoch verpflichtet, den dadurch andern Schiffen und Gütern oder dem Fahrwasser verursachten Schaden zu ersetzen.

Die Untersuchung, ob ein solcher Nothfall wirklich statt gefunden, geschieht von dem Königlichen Polizeipräsidium unter Zuziehung der Lootsen-Kommandeurs und anderer Sachverständigen, und die Entscheidung gebührt dem Kommerz- und Admiralitätskollegium zu Danzig.

§. 2. Wenn heftige Stürme oder andere Ursachen das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, so hat der Schiffer folgende Signale zu beobachten:

1) die auf der äußersten Spitze der östlichen Moole errichtete, oben mit einer Tonne versehene Stange, welche ihm auch in dem Falle, wenn die Moole von der rollenden See bedeckt sein sollte, den Punkt anzeigt, wo dieselbe liegt, und wo er also einzulaufen hat;
2) die von der westlichen Moole durch eine rothe Flagge zu ertheilenden Zeichen, welchen er dergestalt zu folgen hat, daß er nach der Seite, wohin die Flagge geneigt wird, sich in der Fahrt halte, und wenn die Flagge ganz gerade in die Höhe gerichtet wird, auch seinen Lauf gerade aus nehme. Werden dem Schiffer keine solche Signale mit der Flagge gegeben: so darf er gar nicht einsegeln, sondern soll vor Anker gehen oder die See halten.

§. 3. Die vom Lootsen vorzulegenden Fragen über den Zustand des Schiffes und der Mannschaft und über alle hierauf Bezug habende Gegenstände ist der Schiffer bei Vermeidung einer Strafe von Zwei Thalern von jeder zehnten Last nach der Größe des Schiffes auf das Gewissenhafteste zu beantworten verpflichtet.

§. 4. Wird wegen ansteckender Krankheiten oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewiesen, so muß der Schiffer sogleich eine gelbe Flagge aufstecken. Er darf alsdann ohne schriftliche Erlaubniß des Lootsenkommandeurs diesen Platz weder verlassen, noch mit andern Schiffen, Booten oder mit den Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weise Gemeinschaft pflegen.

Die Uebertretung dieser Vorschriften soll mit der nachdrücklichsten Leibesstrafe, welche nach Beschaffenheit der Umstände der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Ansteckungsgefahr und nach Maßgabe des dadurch verursachten Schadens von sechsmonatlicher Zuchthaus- oder Festungsstrafe bis zur Todesstrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden.

Ueberdies sollen die bestellten Quarantaineaufseher befugt sein, die verbotene Kommunikation durch jedes nach dem Grade des Widerstandes erforderliche Zwangsmittel und äußersten Falls sogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Diese Bestimmungen sollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, so wie solches unter Quarantaine gesetzt worden, ausdrücklich durch den Lootsenkommandeur bekannt gemacht werden.

§. 5. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer unbedingt zu folgen und daher auch an dem Orte Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffes nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffes gänzlich zu überlassen, und der Schiffer ist seinen Anordnungen bei einer Strafe von zwei Thalern für jede zehnte Last auf das genaueste zu befolgen verbunden. Sollte der Lootse aber bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr

setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 1 zu versammelnden Schiffsraths, dem Lootsen die Direktion abzunehmen; ein solcher Fall muß aber dem Lootsen-Kommandeur sogleich angezeigt, und alsdann die Untersuchung und Bestrafung des Schiffers oder des Lootsen eingeleitet werden.

§. 6. Sobald das Schiff an die Moolen kömmt, sollen bei 50 Rthlr. Strafe und der Verpflichtung zum Ersatz des angerichteten Schadens die Segel eingenommen werden.

§. 7. Weder auf der Rhede noch im Hafen darf der Schiffer ein Wimpel vom großen Topp wehen lassen, und ohne besondere Erlaubniß des Lootsenkommandeurs, welcher zuvor die Einwilligung der Festungskommandantur einzuholen hat, außer den Signal- und Begrüßungsschüssen, mit Kanonen oder kleinem Gewehr geschossen werden.

§. 8. Die Anker müssen gehörig bezeichnet oder mit Boye versehen sein, und jeder Schiffer, der dies unterlassen sollte, verfällt in eine Strafe von Zehn Thalern.

§. 9. Die etwanigen Seemarken dürfen bei einer Strafe von 200 Rthlr. nicht verrückt oder beschädigt werden, jede zufällige Beschädigung derselben, so wie die auf der Rhede oder im Fahrwasser entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge sollen dem Lootsenkommandeur bei einer Strafe von 50 Rthlr. angezeigt werden.

Polizeivorschriften für den Schiffer während seines Aufenthalts im Hafen und in den Binnengewässern.

§. 10. Sobald der Schiffer ans Land kommt, soll er sofort dem Lootsenkommandeur die Musterrolle und die Pässe der Passagiere abgeben, und die letzteren, so wie die ganze Schiffsmannschaft präsentiren.

§. 11. Er haftet während seines Aufenthalts im Hafen und in den Binnengewässern für seine Mannschaft und ist jede von ihnen begangene Verletzung der polizeilichen Vorschriften zu vertreten verpflichtet. Auch muß er, wenn Jemand von der Schiffsmannschaft vom Schiffe entlassen wird, oder zurückbleibt, dies sogleich der Polizeibehörde melden, damit das zurückbleibende Individuum im Passe oder in der Musterrolle gelöscht werde.

§. 12. Der Schiffer soll im Hafen nur an dem vom Lootsenkommandeur und in den Binnengewässern nur an dem vom Hafenmeister oder Strominspektor ihm unter Vorwissen und Genehmigung des Hauptsteueramts anzuweisenden Platz anlegen, die Braamraaen und Stangen abnehmen, den Klieverbaum, die blinde Raae, Besaams-Gitaue und den Ruderkopf brassen, die Raaen getoppt und die Anker gehörig aufgestellt haben.

§. 13. Schiffe, welche an die Kays, Bollwerke oder Moolen anlegen, sollen lange Rundhölzer oder starke Reißbündel und Tauwerke aushängen, und jede unmittelbare Berührung des Schiffes mit jenen Werken vermeiden, die Taue auch nicht an den Bollwerken, sondern an den dazu bestimmten Wurfpfählen befestigen.

§. 14. Jede Uebertretung dieser Vorschriften und jeder dabei bewiesene Ungehorsam des Schiffers und seiner Leute gegen die Anordnungen des Lootsenkommandeurs und der Lootsen im Hafen, des Hafenmeisters oder Strominspektors in den Binnengewässern und der Polizeioffizianten auf dem Lande, wird mit einer angemessenen Geldstrafe von 3 bis 15 Rthlr. geahndet, und der Schiffer hat es sich überdies zuzuschreiben, wenn sein Schiff auf seine Kosten sogleich fortgeschafft und im Falle einer Widersetzlichkeit die Taue gekappt werden.

§. 15. Ohne eine besondere Erlaubnißkarte vom Lootsenkommandeur darf kein Schiffer bei 5 bis 20 Rthlr. Strafe Feuer auf dem Schiffe machen, um daselbst zu kochen, und bei gleicher Strafe entweder nur in Privathäusern oder in den vom Lootsenkommandeur oder den Polizeioffizianten anzuweisenden Kochhäusern das zum Kochen oder zur Zubereitung brennbarer Materialien nöthige Feuer machen, auch nur an den von dem Lootsenkommandeur oder Hafenmeister zu bezeichnenden Stellen das Schiff kielholen oder zimmern lassen.

§. 16. Den Schießpulvervorrath hat der Schiffer gleich bei seiner Ankunft bei 5 bis 50 Rthlr. Strafe den Zolloffizianten anzuzeigen. Diese haben dem Lootsenkommandeur davon Nachricht zu geben, dessen pflichtmäßiger Beurtheilung es überlassen bleibt, ob der Vorrath dem Schiffer unter seiner Verantwortlichkeit zu lassen, oder in einem geeigneten Magazine aufzubewahren ist. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung hat, so ist der Schiffer verpflichtet, so lange bis die ganze Ladung gelöscht worden, die schwarze Flagge vom Maste wehen zu lassen.

§. 17. Bei einer Strafe von 1 bis 10 Rthlr. darf Niemand auf dem Verdeck oder auf den Straßen Tabak rauchen, Licht ohne Laterne brennen oder schießen.

Insofern ein wirklicher Feuerschaden durch die Schuld des Schiffers oder seiner Leute entsteht, treten gegen die Schuldigen die gesetzlichen Kriminalstrafen ein.

§. 18. Die Matrosen und Schiffsleute sollen im Sommer spätestens um 11 Uhr, im Winter aber um 10 Uhr Abends sich an Bord verfügen, widrigenfalls sie arretirt und polizeilich bestraft werden. Aber auch bis zu diesem Zeitpunkte muß auf jedem Schiffe wenigstens die Hälfte der Schiffsmannschaft und auf ganz kleinen Gefäßen müssen wenigstens 2 Mann jederzeit vorgefunden werden. Bei abgetakelten Schiffen und während des Winterlagers genügt ein Wächter.[1])

§. 19. Wer an den öffentlichen Kochbuden und andern Anstalten aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit Schaden anrichtet, soll neben dem Ersatze desselben noch mit einer Gefängnißstrafe von 3 bis 14 Tagen belegt werden.

§. 20. Alle diese und andere Vergehungen gegen die allgemeinen polizeilichen Vorschriften, so wie Verbalinjurien und Schlägereien zwischen den Schiffsleuten werden, je nachdem sie auf dem Schiffe oder auf dem Lande vorgefallen, von dem Lootsenkommandeur und Strominspektor, oder von den Polizeioffizianten gerügt und bestraft; doch steht jedem Angeschuldigten frei, auf die nähere Prüfung und Entscheidung von Seiten des Königl. Polizeipräsidii sich zu berufen, dessen Festsetzung dann sogleich zu befolgen ist.

Allgemeine Vorschrift des Schiffers wegen seines Verhaltens gegen die Zollbehördr.

§. 21. In Bezug auf die Steuerverfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „Generaldeklaration" abzugeben. Wie solches anzufertigen, und was ferner von ihm in Bezug auf Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges auf den Weichselmündungen, wonach sich derselbe, so weit es ihn betrifft, zu achten hat.

Vorschriften für den Schiffer, welcher mit seinem Fahrzeuge in die Binnengewässer und aus diesen in die Häfen zurückgeht.

§. 22. Die Schiffe, welche von Neufahrwasser nach der Stadt Danzig gehen oder aus derselben zurückfahren, und über 10 Lasten groß sind, sollen, bei Strafe von 20 Rthlr., den ihnen in Neufahrwasser vom Lootsen-Kommandeur und in der Stadt Danzig vom Hafenmeister oder Strominspektor zuzuweisenden Binnenlootsen annehmen, und demselben eben so Folge leisten, wie es §. 5 bei den Seelootsen vorgeschrieben ist.

§. 23. Die Erlaubniß zur Durchfahrt durch die Schleuse nach der Stadt Danzig wird beim Zollamte in Neufahrwasser nachgesucht; wer aber aus der Stadt kömmt und die Schleuse passiren will, soll zuvor beim Warnungspfahl unweit dem großen Ballastkruge anlegen, und dann die Erlaubniß zur Durchfahrt beim Schleusenmeister nachsuchen.

Regeln für den Schiffer beim Löschen und Einnehmen des Ballastes.

§. 24. Auf der Rhede darf nur so viel Ballast gelöscht werden, als erforderlich ist, um das Schiff in den Hafen zu bringen. Bei 100 Rthlr. Strafe darf dies aber nie eher erfolgen, als bis der Lootse es gestattet hat, und nur an der von ihm anzuweisenden Stelle.

§. 25. Eben so darf im Hafen, in der Weichsel und in der Motlau das Löschen und Einnehmen des Ballastes nur an dem Orte und auf die Weise erfolgen, welche in Fahrwasser die Ballastaufseher, in Danzig aber der Hafenmeister oder Strominspektor dem Schiffer anzeigen wird, am allerwenigsten darf aber der Ballast ins Wasser geworfen werden, bei Vermeidung der im vorgehenden §. bestimmten Strafe. Uebrigens kann sich der Schiffer beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes nach eigenem Belieben seiner eigenen oder gemietheten Leute und Geräthschaften bedienen.

§. 26. Für Ballaststeine, die nicht in Auftrag eines Einzelnen gebracht werden, und zum Hafenbau brauchbar sind, wird jedem Schiffer eine jährlich festzusetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie ausgezahlt.

Bestimmungen wegen der von dem Schiffer zu erlegenden Hafen-Ungelder.

§. 27. Außer den Hafen-Ungeldern, welche bei dem Schiffsabrechner auf den Grund des ausgehängten Tarifs derselben zu errichten sind, darf der Schiffer weder den Lootsen-Kommandeurs noch dem Hafenmeister oder Strominspektor, oder den

---

1) Hierzu ist eine deklaratorische Verordnung der K. Reg. zu Danzig vom 24. Septbr. 1832 ergangen, welche vorschreibt, daß des Nachts sowohl im Hafen als in den Binnengewässern vom Eintritte der Dunkelheit an, stets ein Wächter auf jedem Schiffe und Stromfahrzeuge Wache halten soll.

Lootsen, oder den Königl. Zoll-, Polizei- und Ballastoffiziaten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder Vergütigung entrichten; es wird dem Schiffer sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft, und das Geschenk außerdem zur See-Armenkasse konfiscirt werden soll.

§. 28. Wenn einer der erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, ihn zur Bestrafung dem Polizeipräsidenten oder dem Ober-Zollinspektor in Danzig anzuzeigen.

§. 29. Sollte sich aber in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, dem Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so hat derselbe das Geschenk unter Vorwissen und Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs auszuhändigen.

§. 30. Die zum Vermessen des Schiffs bestimmten Offizianten soll der Schiffer, wenn er auf der Rhede liegt, mit einem Boote an Bord holen und nach Fahrwasser zurückbringen lassen.

Bestimmungen für den Schiffer, wenn er den Hafen wieder verlassen will.

§. 31. Wenn der Schiffer seine gehörig versteuerte Ladung eingenommen hat, und zum Absegeln fertig ist, so meldet er sich auf dem Polizeiamte in Danzig, um

1) wenn er die Mannschaft am Orte geheuert hat, eine Musterrolle aufnehmen, und sich Seepässe für die inländischen und Musteratteste für die ausländischen Matrosen,
2) wenn er aber die in den Hafen gebrachte Mannschaft wieder mitnimmt, sich ein Musterattest ausstellen zu lassen.

§. 32. Mit diesen Papieren, desgleichen mit den von den Steuer- und Zollbehörden erhaltenen Abfertigungsattesten meldet der Schiffer sich beim Lootsen-Kommandeur in Fahrwasser, welcher eine Nachrevision der Mannschaft hält, und wenn dabei alles richtig befunden wird, das Musterattest oder die Seepässe als richtig bescheinigt.

§. 33 Jede Unterlassung dieser Vorschriften wird mit einer Strafe von 5 bis 50 Rthlr. geahndet.

§. 34. Passagiere dürfen bei einer Strafe von 10 bis 100 Rthlr. für den Schiffer nicht ohne einen vorschriftsmäßigen von dem Polizeipräsidio ertheilten oder visirten und vom Lootsen-Kommandeur bescheinigten Reisepaß aufgenommen werden.

§. 35. Beim Auslaufen aus dem Hafen muß der Schiffer sich ebenfalls und bei Vermeidung der oben §. 1 bestimmten Strafe der Hülfe eines Seelootsen bedienen.

Wohin die in dieser Polizeiordnung festgesetzten Strafen fließen.

§. 36. Die in vorstehenden §§. angeordneten Strafen fließen, wenn sie auf Handlungen oder Unterlassungen gesetzt sind, die gegen polizeiliche Vorschriften verstoßen, zur See-Armenkasse; diejenigen Strafen, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafenanstalten ist, werden zur Hafenkasse eingezogen.

Dienst-Anweisungen der Hafen-Polizeibeamten.

§. 37. In Gemäßheit dieser Polizeiordnung sind die See-Lootsen und ihre Kommandeurs, ingleichen die Hafen-Polizeibeamten, welche die Aufsicht über die Binnengewässer von Neufahrwasser ab, führen, mit angemessenen Dienstanweisungen zu versehen.

Theilnahme der Kaufmannschaft von Danzig an der Hafen-Polizei.

§. 38. Die Kaufmannschaft in Danzig soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Polizeiordnung zum Besten des Hafens und aller dahin gehörigen Anstalten zu kontroliren, und hat zu diesem Ende zwei Mitglieder ihres Vorstandes deshalb mit dem nöthigen Auftrage zu versehen.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizeiordnung, welche auch im Auslande zweckmäßig bekannt gemacht werden muß, und befehlen Unseren Ministerien, Landeskollegien, Justiz- und Polizeibehörden und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrenden, sich danach, jeder an seinem Theil, genau zu achten.

So geschehen Berlin, den 30. Januar 1821.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

(Gesetz-Samml. 1821. S. 21.)

1. Die hierzu von der K. Reg. zu Danzig unterm 31. Oktbr. 1829 erlassene, von dem K. Minist. des Innern am 5. Febr. 1830 bestätigte nachfolgende Dienst-Instruktion für den Lootsen-Kommandeur und für den Lootsen-Vice-Kommandeur zu Neufahrwasser hat eine wesentliche Abänderung insoweit erfahren, als durch Allerh. K.-O. v. 17. April 1852 bestimmt worden, daß der dem verstorbenen Lootsen-Vice-Kommandeur zu gebende Nachfolger nur mit dem Titel eines ersten Oberlootsen und selbstverständlich auch mit beschränkteren amtlichen Befugnissen angestellt werde.

Dienst-Instruktion
für den Lootsen-Kommandeur und für den Lootsen-Vice-Kommandeur zu Neufahrwasser.

Nachdem mittelst Allerhöchster Kabinets-Ordre vom 28. Januar 1828 bestimmt worden ist, daß für den Hafen von Danzig nur ein Lootsen-Kommandeur verbleiben und die zweite Lootsen-Kommaudeur-Stelle eingehen, dagegen eine Lootsen-Vice-Kommandeur-Stelle errichtet werden solle, dies auch bereits in Ausführung gebracht ist, so wird auf den Grund der Polizei-Ordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig vom 30. Januar 1821 und in Gemäßheit des §. 37 derselben, dem Lootsen-Kommandeur und dem neu angestellten Lootsen-Vice-Kommandeur nachstehende Dienst-Anweisung hiermit ertheilt, und zugleich die ältere Dienst-Instruktion vom 23. April 1823 aufgehoben.

§. 1. Der Lootsen-Kommandeur und unter ihm der Lootsen-Vice-Kommandeur sind

A. die See- und Hafen-Polizei-Beamten, sie haben daher und zwar zunächst der Lootsen-Kommandeur, und unter seiner Leitung der Lootsen-Vice-Kommandeur,

a. die in der Hafen-Polizei-Ordnung vom 30. Januar 1821 enthaltenen Vorschriften selbst zu beachten und darauf zu halten, daß sie von allen Schiffern und Schiffsleuten genau beobachtet werden. Ueber solche Kontraventionen der Schiffer und Schiffsleute, welche in der Hafen-Polizei-Ordnung untersagt sind, hat der Lootsen-Kommandeur schriftliche Verhandlungen aufzunehmen, die vorhandenen Beweismittel sorgfältig zu beachten, hiernächst diejenige gesetzliche Strafe, deren Anwendung dem Lootsen-Kommandeur zusteht, durch ein kurzes schriftliches Resolut festzusetzen, und dasselbe dem Betheiligten mit der Belehrung des ihm zustehenden Rekurses zu publiciren, auch wenn dieser Rekurs ergriffen wird, die Akten sogleich dem Königl. Polizei-Präsidio zur weitern Verfügung einzureichen, sonst aber dafür zu sorgen, daß die festgesetzte Geldstrafe vorläufig an die Hafen-Bau-Kasse zu Weichselmünde eingezahlt werde, durch welche sie an die Sportel-Kasse des Polizei-Präsidii zu Danzig abgeführt werden soll, welcher letzteren der Lootsen-Kommandeur die Verhandlungen sofort zu übersenden hat. In keinem Falle darf derselbe sich selbst oder durch die Lootsen mit Erhebung der Strafgelder befassen.

b. Ueber die Seelootsen, die Binnenlootsen und über die Hafflootsen führt der Lootsen-Kommandeur und unter ihm der Lootsen-Vice-Kommandeur, der erste auch über den letzten die Dienst-Aufsicht.

c. In Beziehung auf den in Neufahrwasser stationirten Polizei-Beamten, steht sowohl der Lootsen-Kommandeur und das Lootsen-Personal in keinem direkten Verhältnisse, ihre wechselseitigen Geschäfte werden dadurch abgegrenzt, daß der Lootsen-Kommandeur die Polizei auf der Rhede, im Kanale, auf der Weichsel, auf der Mottlau, auf den Quais und auf beiden Weichsel-Ufern, in der letztern Beziehung jedoch nur soweit die Schifffahrts-Polizei dies nöthig macht, imgleichen auf den Kochhäusern in ähnlicher Beziehung, der Polizei-Beamte dagegen auf dem Lande ausübt, ohne von der Mitaufsicht über die Quais und Ufer, sowie auf die Kochhäuser ausgeschlossen zu sein. Auch darf das Königl. Polizei-Präsidium in Abwesenheits- oder Krankheits-Fällen des in Neufahrwasser stationirten Polizei-Beamten, die Lootsen-Kommandeurs beauftragen, die Geschäfte desselben durch Lootsen unter ihrer Aufsicht verwalten zu lassen. Doch soll dies nur in äußerst dringenden und kurz vorübergehenden Fällen Statt finden, zu welchem Ende das Polizei-Präsidium zu Danzig jederzeit ungesäumt durch andere nach Neufahrwasser schleunig zu sendende Polizei-Beamte den dort stationirten aber abwesenden oder kranken Polizei-Beamten ersetzen lassen wird.

B. Der Lootsen-Kommandeur und der ihm beigeordnete Lootsen-Vice-Kommandeur sind auch Sicherheits- und Rettungs-Beamte für die auf der Rhede ankommenden oder dort befindlichen, und etwa in Gefahr gerathenen Schiffe. In dieser Hinsicht hat der Lootsen-Kommandeur

a. die Lootsen zur Leitung der ein- und ausgehenden Schiffe zu kommandiren und die sonst dabei erforderlichen Anordnungen zu treffen;

b. gemeinschaftlich mit dem Hafen-Bau-Inspektor und unter gleicher Verantwortlichkeit mit demselben die Aufsicht über die Seefeuer in Hela und Neufahrwasser. Etwanige Mängel sind sogleich dem Hafen-Bau-Inspektor und dem Polizei-Präsidenten anzuzeigen;

c. im gleichen Verhältnisse und unter gleicher Verantwortlichkeit mit dem Hafen-Bau-Inspektor, die Aufsicht über das Rettungs-Boot und die sämmtlichen Pilotage-Geräthschaften mit der ad a. schon erwähnten Verbindlichkeit;

d. die Verpflichtungen nach den weiter unten vorkommenden näheren Bestimmungen zur Rettung verunglückter Schiffe und deren Mannschaft, zu eilen, sobald sie von einer ihnen drohenden Gefahr unterrichtet werden.

§. 2. Der Lootsen-Kommandeur sowohl als der Lootsen-Vice-Kommandeur sollen beständig die ihnen vorgeschriebene Dienst-Uniform tragen. Beide dürfen sich ohne Vorwissen des Polizei-Präsidenten niemals über Nacht aus Neufahrwasser entfernen. In Abwesenheits- oder Krankheitsfällen des Lootsen-Kommandeurs vertritt dessen Stelle der Lootsen-Vice-Kommandeur, mit gleicher Berechtigung aber auch gleicher Verantwortlichkeit. Wenn auch dieser an Ausübung des Amts durch unüberwindliche Hindernisse verhindert werden sollte, dann tritt der älteste Ober-Lootse, bei dessen Verhinderung der zweite Ober-Lootse und event. der älteste Seelootse in seine Stelle, was aber zur Ergreifung weiterer Maßregeln dem Polizei-Präsidenten gemeldet werden soll.

§. 3. Der Lootsen-Kommandeur darf eben so wenig als der Lootsen-Vice-Kommandeur und die Lootsen, bei Vermeidung der im Allgemeinen Landrecht Th. 2 Tit. 20 §. 360 und 361 bestimmten Strafen, irgend ein Geschenk für die Ausrichtnng ihres Amts fordern oder annehmen. Da die sogenannten Voiegelder zur Königl. Kasse fließen, und das Lootsen-Personal für selbige durch erhöhete Gehalte entschädigt ist, so haben die Lootsen-Kommandeurs strenge darauf zu halten, daß kein Lootse Voien oder Geschenke irgend einer Art fordere oder annehme.

Noch viel weniger dürfen sie selbst bei Vermeidung der in der allegirten Gesetzstelle angedrohten Strafe und bei Vermeidung der sofortigen Entlassung aus ihrem Amte keine Voien oder Geschenke von den Seefahrern, Rhedern, Schiffs-Abrechnern, Kaufleuten oder sonst von irgend einer, direkt oder indirekt mit ihnen in Geschäfts-Verbindung stehenden Person annehmen oder gar fordern. Dagegen werden dem Lootsen-Personale für außerordentliche Anstrengungen, nach den jedesmaligen Umständen, angemessene Belohnungen bewilligt werden.

§. 4. Vermöge der Disciplinar-Gewalt über die Lootsen, ist der Lootsen-Kommandeur sowohl als der Lootsen-Vice-Kommandeur verpflichtet, das Betragen derselben überhaupt und besonders in Beziehung auf die Schifffahrt genau zu beachten und sie zur Erfüllung ihrer Dienstpflichten, nach Maßgabe ihrer Instruktion, anzuhalten. Der Lootsen-Kommandeur ist befugt, geringe Dienst-Vernachlässigungen der See- und Binnenlootsen durch Geldstrafen bis zum Betrage von 2 Thalern, welche von dem Verurtheilten an die Sportel-Kasse des Polizei-Präsidiums zu Danzig direkt einzuzahlen sind, oder durch Arrest auf 24 Stunden zu beahnden, bedeutende Vergehungen der Lootsen aber, sowie etwanige Vergehungen des Lootsen-Vice-Kommandeurs, über welchen ihm als seinem Kollegen und gesetzlichen Stellvertreter, kein Strafrecht zusteht, sind dem Polizei-Präsidenten zur weitern Veranlassung anzuzeigen.

§. 5. Befindet sich der Lootsen-Kommandeur oder der Lootsen-Vice-Kommandeur im Dienste auf der Rhede, so übt er über die ihn begleitenden Lootsen die volle Dienstgewalt in ihrem ganzen Umfange aus, und ist befugt, sich den unbedingten Gehorsam von denselben durch jedes Mittel, welches er vor Gott und seinen Vorgesetzten verantworten zu können glaubt, zu verschaffen.

§. 6. Der Lootsen-Kommandeur führt folgende Journale und Listen, als:

a. Das Schiffs-Eingangs-Journal.

b. Das Schiffs-Ausgangs-Journal.

c. Ein Journal für ein- und auslaufende Holz-Schuiten und Küstenfahrzeuge.

d. Ein Journal für ankommende und ausgehende Schiffs-Passagiere.

e. Das eigentliche Dienst-Journal, in welchem täglich die Namen der wachthabenden Lootsen, die Veränderungen des Wetters, Windes, Barometer- und Ther-

mometer-Standes, des Wasserstandes am Pegel, der Fahrt im Kanal, zwischen den Moolen, auf der Rhede, in der Weichsel, der Zustand der Leuchtfeuer auf Hela und in Neufahrwasser und alle merkwürdige Vorfälle zu verzeichnen sind.

f. Ein Verzeichniß, in welchem jeder Schiffs-Kapitain, welchem ein Exemplar der Hafen-Polizei-Ordnung eingehändigt wird, den Empfang derselben bescheinigt.

Die Einrichtung dieser Journale schreibt die Königl. Regierung in Danzig vor. Von den mit a. b. c. und d. bezeichneten Journalen ist täglich ein gedrängter Auszug, der sogenannte Schiffs-Rapport, dem Polizei-Präsidenten einzureichen, darin sind die vorgekommenen merkwürdigen Begebenheiten mit aufzunehmen. Ganz besonders wichtige Vorfälle aber sind demselben sogleich anzuzeigen. Ein Auszug aus dem mit Littr. c. bezeichneten Journale ist namentlich dem Polizei-Präsidenten einzusenden, welchem dann zugleich summarisch die Zahl der ein- und ausgegangenen Schiffe und Küsten-Fahrzeuge, deren Ladung ꝛc. nach den desfalls speciell zu gebenden Vorschriften, abzugeben ist. Die Führung dieser Journale liegt vorzugsweise dem Lootsen-Vice-Kommandeur, unter specieller Kontrole und mit Verantwortlichkeit des Lootsen-Kommandeurs ob.

§. 7. Beide Lootsen-Kommandeurs sollen die Fahrt öfters und zur Zeit der Schifffahrt wo möglich alle Tage, am sorgfältigsten aber nach einem Sturme untersuchen und auspeilen, von dem Resultate dieser Peilungen, sowie von allen bemerkten oder angezeigten, der Schifffahrt nachtheiligen Gegenständen, dem Hafen-Bau-Inspektor, welchem die Aufsicht über den Hafen und das Fahrwasser in Beziehung auf dessen Reinigung und Vertiefung zunächst zusteht, sofort Mittheilung machen, damit derselbe die weitere Anordnung zur Fortschaffung der bemerkten, die Schifffahrt behindernden Gegenstände treffe. Bis dahin aber sollen diese sogleich durch eine Warnungs-Marke bezeichnet werden.

§. 8. Bei Strandungen haben die Lootsen-Kommandeure die Vorschriften der Westpr. Strand-Ordnung vom 31. December 1801 zu beachten, für die sichere Bergung der Güter zu sorgen und dabei nöthigenfalls den Orts-Polizei-Beamten zuzuziehen.

§. 9. Der Lootsen-Kommandeur sowohl als der Lootsen-Vice-Kommandeur haben mit darauf zu sehen, daß nur an unschädlichen Orten Ballast gelöscht, und solches auf der Rhede nicht anders als auf der sogenannten Ballast-Rhede gestattet werde. Beim Ballastwerfen innerhalb des Hafen-Kanals und an der Weichsel aber sind die eingehenden Schiffer dahin anzuweisen, daß diese den desfallsigen Anordnungen, welche der Hafen-Bau-Inspektor durch den Ballast-Aufseher ergehen läßt, pünktlich Folge leisten und nur an den Orten Ballast löschen, welche diese ihnen bezeichnen werden. An der linken Seite des Kanals darf in der Regel gar nicht Ballast gelöscht werden.

§. 10. Die früher Statt gefundene Abwechselung der Lootsen-Kommandeurs bei Ausübung des Dienstes ist aufgehoben, wogegen bestimmt wird, daß sowohl der Lootsen-Kommandeur als auch der Lootsen-Vice-Kommandeur ohne Unterbrechung für den Dienst thätig sein sollen. Der erstere hat die obere Leitung aller vorkommenden Dienstgeschäfte, ihm steht zunächst die Vertheilung derselben zu, der Lootsen-Vice-Kommandeur hat daher seinen Anweisungen unbedingt Folge zu leisten, in Abwesenheit oder Krankheitsfällen ihn mit gleicher Amtsbefugniß aber auch mit gleicher Verantwortlichkeit zu vertreten.

§. 11. Es wird jedoch erwartet, daß beide einander so überaus nahestehende Beamte sich mit gebührender Freundlichkeit, Höflichkeit und Kollegialität behandeln, daß insbesondere der Lootsen-Kommandeur den Lootsen-Vice-Kommandeur weniger als Untergebenen, als nachstehenden Kollegen, Gehülfen und Stellvertreter betrachten, daß dieser jenen als ältesten und hauptsächlich verantwortlichen Hafen-Beamten, mit gebührender Achtung, Bescheidenheit und Willfährigkeit entgegen kommen, willig und freundlich seine Belehrungen aufnehmen, und sich allen, ihm vom Lootsen-Kommandeur, vom Polizei-Präsidenten und von der Königl. Regierung speciell aufzutragenden Geschäften, mit Fleiß und Sorgfalt unterziehen werde. Es ist übrigens zwar nothwendig, daß der Lootsen-Kommandeur als erster Hafen-Beamter in vorkommenden Fällen, den Gesetzen und den Regeln der Schifffahrtskunst gemäß, ganz selbstständig und frei handele und entscheide, und daß der Lootsen-Vice-Kommandeur diesen Entscheidungen und Bestimmungen auch pünktlich Folge leiste. Da aber beide für ein und dasselbe Geschäft bestimmt sind, so hat der erste den letztern nicht nur von allen Anordnungen, die er getroffen hat, sogleich zu unterrichten, sondern auch sich mit demselben über alle Gegenstände seines Geschäfts, bei welchen nicht Gefahr im Verzuge, oder ein augenblickliches Handeln nothwendig ist, auf eine freundliche Weise zu besprechen und seinen Rath in Ueberlegung zu nehmen. Auch

ist es Pflicht des Lootsen-Kommandeurs, den Lootsen-Vice-Kommandeur über alle Geschäfts-Vorkommenheiten zu belehren, auch sich in die Amtsgeschäfte mit ihm zu theilen und nach Umständen abzuwechseln, wobei jedoch stets die Hauptentscheidung und Anordnung, sowie die Hauptverantwortlichkeit, dem erstern verbleibt und der letztere sich derselben zu fügen hat.

§. 12. Beide Lootsen-Kommandeurs haben ihr Geschäfts-Lokal im Lootsenwachthause, sie sollen beide, wenn nicht auswärtige Geschäfte den einen oder den andern entfernt halten, stets in demselben anzutreffen sein. Jedenfalls soll stets einer von beiden sich daselbst aufhalten. Der Lootsen-Vice-Kommandeur soll während der Schifffahrtszeit eine Nacht um die andere im Lootsenhause schlafen und dort die Wache halten, sonst aber in den frühen Morgenstunden sich daselbst einfinden. Der Lootsen-Kommandeur bleibt von den eigentlichen Nachtwachen im Lootsenhause zwar befreit, da er seine Dienstwohnung neben dem Lootsenwachthause hat, er soll aber solche Vorkehrungen treffen, daß er augenblicklich im Lootsenwachthause erscheinen kann, wenn seine Gegenwart dort oder sonst wo nöthig wird.

§. 13. Sobald sich ein ankommendes Schiff von ferne auf der Rhede erblicken läßt, hat der Lootsen-Kommandeur oder an seiner Stelle der Lootsen-Vice-Kommandeur zu veranstalten, daß ihm sofort ein Boot mit Lootsen entgegen fahre. Er bestimmt dabei zugleich denjenigen Lootsen, welcher das Schiff in den Hafen einbringen soll. Eine Reihefolge darf jedoch hierbei nicht strenge beobachtet werden, vielmehr ist hauptsächlich auf die Qualifikation des Lootsen, die Beschaffenheit des ankommenden Schiffs und die sonstigen eben Statt findenden leichten oder schwierigen Verhältnisse der Fahrt und der obwaltenden Umstände, pflichtmäßige Rücksicht zu nehmen.

§. 14. Wenn sich irgend eine Gefahr für die auf der Rhede befindlichen Schiffe zeigt, oder sonstige dringliche Umstände eine Versammlung des gesammten Lootsen-Personals nöthig macht, so ist durch die Glocke das Zeichen zur Versammlung zu geben, und sollen sich sodann alle zum Lootsen-Dienste gehörige Personen ungesäumt im Lootsenhause einfinden. Wenn bei hartem Winde die Glocke nicht im Orte deutlich zu vernehmen sein sollte, sind die Lootsen auf jede andere Weise zusammen zu berufen.

§. 15. Ist die Witterung so ungünstig, daß die vom Lootsen-Kommandeur zum Hinausfahren auf die Rhede bestimmten Lootsen Bedenken tragen, oder sich gar weigern, dem Befehle zu folgen, so soll der Lootsen-Kommandeur schuldig sein, selbst mitzufahren und sie anzuführen, oder dazu den Lootsen-Vice-Kommandeur anweisen, und soll hierbei, so viel als thunlich, eine Abwechselung in der Art Statt finden, daß ein Mal der Lootsen-Kommandeur, das folgende Mal aber der Lootsen-Vice-Kommandeur mit hinaus fährt und das Kommando übernimmt, was jedoch der Beurtheilung des Lootsen-Kommandeurs überlassen wird, da diesen hauptsächlich die Verantwortlichkeit trifft. Hält er selbst und auch der Lootsen-Vice-Kommandeur die Gefahr für so bedeutend, daß kein Boot hinausgehen kann, und es erbietet sich irgend ein erfahrner, nüchterner und zuverlässiger Seemann zu diesem Zweck, so darf weder der Lootsen-Kommandeur, noch einer der von ihm zur Mitfahrt bezeichneten Lootsen sich weigern, mit ihm hinaus zu gehen. Der Lootsen-Kommandeur ist verpflichtet, ein solches Anerbieten zu befördern und den Seemann der betreffenden Behörde zur Belohnung anzuzeigen. Wenn bei einem solchen Falle die Reihe an den Lootsen-Vice-Kommandeur zur Fahrt in die See, nach der vorher bezeichneten Abwechselung, treffen sollte, so hat dieser die Fahrt unfehlbar anzutreten. Jedenfalls bleibt in solchem Falle einer von beiden Lootsen-Kommandeurs am Lande und ordnet die weitern nöthigen Maßregeln.

§. 16. Jede vom Lootsen-Kommandeur, vom Lootsen-Vice-Kommandeur oder von einem Lootsen bei solcher Gelegenheit bewiesene Feigheit oder Vernachlässigung soll, sowie jede dabei etwa Statt gefundene Unfolgsamkeit oder Widersetzlichkeit durch Kassation bestraft und der Schuldige durch das Polizei-Präsidium sogleich vom Dienste suspendirt werden.

§. 17. Wenn das Hinausfahren indessen nach reiflicher Ueberlegung und Anhörung der Meinungen aller Lootsen für unmöglich erklärt werden muß, so ist durch die im §. 2 der Hafen-Polizei-Ordnung bezeichneten Signale, der Lauf des Schiffs zu lenken und demselben überhaupt auf jede andere zweckmäßige Weise zu Hülfe zu kommen.

§. 18. Kann das Schiff aus irgend einer Ursache nicht ohne die größte Gefahr einlaufen, so sind ihm, in Gemäßheit des oben erwähnten §. der Hafen-Polizei-Ordnung keine Signale mit der rothen Flagge zum Einlaufen zu geben, sondern es sollen ihm Signale zum Zurückgehen oder Ankerwerfen gemacht werden.

§. 19. In solchen Fällen, wo das Entgegenkommen der Lootsen unmöglich, dem Schiffer aber nach §. 1 der Hafen-Polizei-Ordnung nachgegeben ist, auch ohne einen Lootsen einzusegeln, hat der Lootsen-Kommandeur die Veranstaltung zu treffen, daß alle der Einfahrt des Schiffs entgegenstehenden oder hinderlichen Gegenstände so viel als möglich entfernt oder bei Seite geschafft werden. Sobald das Schiff im Hafen ist, hat der Lootsen-Kommandeur mit Zuziehung zweier zuverlässiger und sachkundiger Personen zu untersuchen, ob der Schiffer wirklich in Gefahr gewesen, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, wenn er länger in See geblieben oder vor Anker gegangen wäre. Die darüber sprechenden Thatsachen sind so genau als möglich festzustellen, und die darüber aufzunehmenden Verhandlungen dem Polizei-Präsidio einzureichen, wobei zugleich anzuzeigen ist, ob und welcher Schaden durch das Schiff angerichtet worden.

§. 20. Geräth ein Schiff aber in Noth oder gar auf den Strand, so soll der Lootsen-Kommandeur sogleich persönlich hinausfahren und ohne Verzug die nöthigen Anstalten treffen, daß, den Umständen nach, entweder das Schiff wieder flott gemacht, oder wenn dies nicht thunlich und Gefahr im Verzuge ist, für die Rettung der Mannschaft und der nöthigsten Schiffs-Papiere, auch sobald es möglich ist, für die Bergung der Ladung und Güter gesorgt und dem Polizei-Präsidio ohne Verzug ausführlicher Bericht erstattet werde.

§. 21. Schiffe, deren Mannschaften mit einer ansteckenden Krankheit behaftet sind, oder welche aus einem in dieser Beziehung verdächtigen Hafen kommen, dürfen nicht eingelassen, sondern sollen nach §. 4 seq. der Hafen-Ordnung behandelt werden. Dem Polizei-Präsidio ist sofort die erforderliche Anzeige zu machen und die speciellen Anweisungen desselben für diesen Gegenstand überhaupt genau zu befolgen.

§. 22. Der Lootsen-Kommandeur hat jedem ankommenden Schiffer ein Exemplar der Hafen-Polizei-Ordnung einzuhändigen, wenn er solche nicht schon besitzen sollte, ihm die Schiffs-Papiere abzufordern, die Schiffsmannschaft und die Passagiere mit denselben zu vergleichen und die zur Legitimation der Mannschaft und Passagiere dienenden Papiere dem Polizei-Präsidio einzusenden, dabei aber zugleich dem Schiffer anzukündigen, daß er vor Entlassung der Mannschaft, solche auf dem Polizei-Fremden-Büreau zu gestellen, dort jede Veränderung, die während seiner Anwesenheit mit der Mannschaft vorgeht, anzeigen, und vor seiner Abreise einen Seepaß oder ein Musterungs-Attest sich geben lassen müsse. Der Schiffer ist übrigens anzuweisen, sich ohne Verzug bei der Zoll- und Steuer-Behörde zu melden, er muß auch, wenn dies nöthig sein sollte, durch einen Lootsen dorthin begleitet und ihm sodann ein Platz zum Anlegen des Schiffs angezeigt werden.

§. 23. Dabei ist die Regel zu beobachten, daß Schiffe, welche ihre Ladung nicht löschen, im Kanal nur an der Westerplatte anlegen dürfen.

§. 24. Feuer auf Schiffen darf im neuen Hafen bei Tage und bei ruhigem Wetter nur solchen Schiffen gestattet werden, welche am äußersten Ende der Moolen abgesondert von andern Schiffen liegen. In der Weichsel, von der Mündung der Mottlau ab, bis zum großen Ballastkruge, ist die Zubereitung der Speisen auf Schiffen zwar zu gestatten, doch nicht innerhalb 500 Schritten vom Fort Ziethen, in welchem sich ein Pulver-Magazin befindet. Theer, Pech, Harz oder Oel aber darf der Lootsen-Kommandeur nur an solchen unschädlichen Orten auf der Westerplatte zubereiten lassen, welche vorher vom Dünen-Bau-Inspektor und Hafen-Bau-Inspektor dazu bezeichnet werden.

§. 25. Das Kielholen der Schiffe in Neufahrwasser darf nur an der Kielbank und nach vorheriger Meldung beim Zollamte geduldet werden.

§. 26. Vorräthe von Schießpulver unter 2 Pfund können dem Schiffer verbleiben. Größere Pulver-Vorräthe sollen dem Schiffer abgenommen und bis zum Abgange des Schiffs in die dazu überwiesene Kasematte niedergelegt werden. Schiffe, die Pulver als Ladung an Bord haben, sollen abgesondert von andern Schiffen gehalten und wo möglich ohne Verzug durch die Schleuse gebracht und in die Weichsel gelegt werden. Am Bord solcher Schiffe, und auch in ihrer Nähe, darf kein Feuer geduldet werden.

§. 27. Der Lootsen-Kommandeur soll allen Schiffen, welche entweder aus dem Hafen segeln, oder nach Danzig herauf gehen wollen, einen Lootsen, und zwar den letztern einen Binnen-Lootsen zuweisen und denselben mit der nöthigen Anweisung versehen. Er darf aber ohne nachgewiesene Abfertigung Seitens der Zoll- und Steuer-Behörde, die Abfahrt nicht gestatten, vielmehr soll solche durch alle dem Lootsen-Kommandeur zustehende Mittel so lange verhindert werden, bis die Erlaubniß dazu gegeben ist. Auch ist der Lootsen-Kommandeur verpflichtet, die Mann-

schaft des ausgehenden Schiffes, nach Maßgabe des Musterungs-Attestes, zu revidiren und das letztere, der Richtigkeit halber, zu bescheinigen, diejenigen Leute aber, welche in dem Musterungs-Atteste nicht enthalten sind, sowie diejenigen Passagiere, welche sich beim Ausgange nicht durch einen vorschriftsmäßigen Polizei-Paß legitimiren können, vom Schiffe zu entfernen und ihnen die Abfahrt mit demselben nicht zu gestatten. Die gesetzlichen Musterungs-Gebühren dürfen jedoch die Lootsen-Kommandeurs unter keinem Vorwande, weder von den Schiffern noch von den Rhedern oder Schiffsabrechnern und Kommissionairs einfordern; sondern das Königliche Polizei-Präsidium zieht selbige zum Polizei-Sportel-Fonds ein, und überweiset sie in Quartal-Raten an die Lootsen-Kommandeurs, welche sie nach Verhältniß der Höhe ihrer Gehälter unter sich dergestalt theilen, daß der Lootsen-Kommandeur $^{8}/_{14}$, der Lootsen-Vice-Kommandeur aber $^{6}/_{14}$ erhält, wogegen sie aber auch diejenigen Büreau-Bedürfnisse gemeinschaftlich nach gleichem Verhältniß anzuschaffen haben, welche im Lootsen-Büreau erforderlich sind.

§. 28. Dagegen soll der Lootsen-Kommandeur die Schiffer ohne Zeitverlust nach derjenigen Reihefolge abfertigen, nach welcher sie ihre Klarirscheine vorzeigen.

§. 29. Endlich soll auf dem Lootsenhause ein besonderes Buch gehalten werden, welches jedem ankommenden und abgehenden Schiffer mit der Aufforderung vorzulegen ist, darin seine etwanige Beschwerden aller Art niederzuschreiben, und zu unterzeichnen. Dergleichen Beschwerden ist der Lootsen-Kommandeur verpflichtet, binnen 24 Stunden, bei Zehn Thaler Strafe, dem Polizei-Präsidio zur weitern Veranlassung, mittelst Abschrift des Vermerks, einzureichen.

Danzig, den 31. Oktober 1829.

Königl. Preuß. Regierung, Abtheilung des Innern.

2. Bekanntmachung der K. Regierung zu Danzig v. 9. Juni 1838 wegen der zur Sicherheit für die, die Danziger Rhede und den Hafen von Neufahrwasser an segelnden Schiffe ausgelegten große Boje als warnende Seemarke.

Zu mehrerer Sicherheit für die, die Danziger Rhede und den Hafen zu Neufahrwasser ansegelnden Schiffe, haben wir nördlich von den, sich beträchtlich weit in See erstreckenden Untiefen der Weichselmündung, eine große Boje als warnende Seemarke auslegen lassen.

Die Boje qu., welche fortan alljährlich nach Abgang des Eises an Ort und Stelle gebracht, und mit dem Eintritt des Winters aufgenommen werden wird, ist schwarz mit weißem Oberboden, und ist mit einer weißen aufrechtstehenden Stange und daran befestigtem Besen versehen.

Sie liegt, den Weichselstrom offen zeigend, in 4½ Faden Wassertiefe, Hela Feuer in N. O. zu N. und den großen Leuchtthurm in Neufahrwasser in S. W. zu W. den Festungsthurm von Weichselmünde mit dem dicken stumpfen Thurme der St. Marien-Kirche in Danzig dicht neben einander, in S. W. zu S., das Ende der östlichen Moole des Hafens zu Neufahrwasser in West, und die Kirche auf dem hohen Lande von Oxhoeft in N. N. W., alles per Kompaß.

Schiffe, welche bei Nacht die Danziger Rhede ansegeln oder anlaviren, müssen, wenn sie die Höhe des Weichselflusses erreicht haben, die Leuchtfeuer in Neufahrwasser nicht westlicher als S. W. von sich bringen und nicht näher als bis auf 6 Faden Tiefe kommen, um in angemessener Entfernung von den Riffen der Weichselmündung zu bleiben.

Ueberhaupt werden alle Schiffe, welche die Rhede anlaviren, wohl thun, wenn sie der nehrungschen Küste nicht zu nahe stehen, sondern ihre Gänge mehr nach dem Putziger Wick zu machen, wo es sich viel leichter und sicherer nach der Rhede auffreuzen läßt.

Mit Bezug auf die Bestimmungen des §. 2 der Polizeiordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig d. d. Berlin, den 30. Januar 1821, wird zugleich bekannt gemacht, daß die auf der ehemaligen Spitze der östlichen Moole errichtet gewesene Stange mit Tonne nicht mehr vorhanden ist, daß aber, wenn die Lootsen zu heftiger Stürme oder anderer Ursachen wegen nicht in See gehen können, von der, auf der Spitze der westlichen Moole neu errichteten, weiß angestrichenen Winkbaake die erforderlichen Signale zum Einsegeln der Schiffe in den Hafen dergestalt mit einer rothen Flagge werden gegeben werden, daß das vorkommende Schiff nach der Seite hinsteuert, nach welcher die Flagge sich neigt, und gerade auf dieselbe zusteuern muß, wenn sie senkrecht gerichtet ist.

Wenn aber von der Winkbaake keine Signale mit der Flagge gegeben werden, und am Flaggenmaste bei den Lootsenhäusern ein Ballon geheißt worden, so darf kein Schiff auf den Hafen zusteuern, sondern muß auf der Rhede ankern oder See halten. Danzig, den 19. Juni 1838.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. 1838. Nr 29. S. 165.)

3. Rescr. des K. Min. des Innern und der Finanzen v. 19. Mai 1844 an den K. Ober-Präs. der Prov. Preußen mit dem Regulativ über den Dampfschifffahrts-Verkehr auf dem frischen und kurischen Haff, so wie auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen.

Der von ꝛc. mittelst Berichts v. 12. Febr. c. eingereichtete Entwurf zum Regul. über den Betrieb der Dampfschifffahrt auf den Gewässern Preußens ist hier einer nähern Prüfung und Umarbeitung unterworfen worden. Hiernächst hat das Regul. die Allerhöchste Genehmigung erhalten. Ew. ꝛc. empfangen anliegend beglaubigte Abschrift:

1) des Regul. v. 18. April c. (Anl. a.)
2) der Allerh. Ordre v. 6. Mai c. (Anl. b.)

mit der Aufforderung, die ihnen untergeordneten Regierungen zur Ausführung der Vorschriften des erstern anzuweisen, und dafür Sorge zu tragen, daß beide Stücke baldigst durch die Amtsblätter derselben zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Anl. a.

Regulativ, enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften vom 18. April 1844.

§. 1. (Konstruktion, Ausrüstung und Erhaltung.) Eigner und Führer von Dampfschiffen haben auf den Bau, die Ausrüstung und Erhaltung derselben und ihre Zubehörungen, insbesondere der Maschine und Kessel, ganz vorzügliche Sorgfalt zu verwenden, und die bestehenden Vorschriften wegen der Anlage und Gebrauchs von Dampfapparaten genau zu beachten.

Sie sind verpflichtet, sich den von Zeit zu Zeit vorzunehmenden amtlichen Untersuchungen der Dampfschiffe zu unterwerfen, und die etwa hierbei gerügten Mängel sofort abzustellen.

§ 2. (Läuten mit der Schiffsglocke.) Am Bord eines jeden Dampfschiffs soll sich eine metallene Schiffsglocke von angemessener Größe befinden, und mit derselben geläutet werden:

a) vor der Abfahrt,
b) bei der Annäherung an Schleusen, Fähranstalten und Anlegeplätze,
c) bei der Annäherung und dem Begegnen von Schiffen und andern Fahrzeugen im Fahrwasser,
d) bei dem Ein- und Auslaufen in die Häfen, Kanäle und Flüsse,
e) bei nächtlicher Fahrt und im Nebel von Zeit zu Zeit; und müssen die Unterbrechungen desto kürzer sein, je weniger Dunkelheit oder Nebel die Gegenstände in der Umgebung des Schiffs erkennen lassen,
f) bei der Annäherung an Pulvermagazine.

§. 3. (Abfahrt.) Wenn ein Dampfschiff abgefahren ist, so darf ihm von demselben Abgangsorte und in derselben Richtung ein zweites Dampfschiff erst nach Verlauf einer halben Stunde folgen.

§. 4. (Begegnen.) Von zwei sich begegnenden Dampfschiffen, muß, wenn es die Oertlichkeit gestattet, jedes dem andern rechts ausweichen. Wenn ein Dampfschiff einem Segelschiff begegnet, so muß es diesem unter derselben Voraussetzung rechts ganz ausweichen; Fahrzeugen, welche getreidelt werden, muß jedoch immer auf der, dem Leinpfade entgegengesetzten Seite ausgewichen werden.

§. 5. Muß ein Dampfschiff das Fahrwasser innehalten, so giebt es durch Aufziehen einer blauen Flagge bis zum halben Mast und durch Schläge auf die Glocke das Zeichen, worauf das ihm begegnende Segelschiff, so weit es irgend angeht, ausweichen muß, aber die Wahl des Ufers behält.

§. 6. Ist die Schiffahrtsrinne an irgend einer Stelle so schmal, daß sie das gleichzeitige Durchgehen zweier, sich begegnender Schiffe nicht gestattet, und befindet sich das Eine bereits in derselben, so muß das Andere, bis jenes sie verlassen hat, beilegen.

Gelangen beide gleichzeitig an solche Stromenge, so darf das stromaufgehende Schiff in dieselbe nicht einlaufen, bevor das stromabgehende sie zurückgelegt hat.

Ist aber eins der Schiffe ein Dampfschiff, so muß das Segelschiff, gleichviel, ob es auf- und abwärts geht, auf das Zeichen des Dampfschiffes (§. 5) beilegen, bis dieses die Stromenge zurückgelegt, und die blaue Flagge wieder eingezogen hat.

§. 7. Diejenigen Stellen des Fahrwassers, auf welche vorstehende Bestimmungen (§. 6) Anwendung finden, werden durch die Amtsblätter der Provinz alljährlich bekannt gemacht, und wo es angeht, durch Tafeln oder entsprechende Marken im Fahrwasser bezeichnet werden.

§. 8. (Vorbeifahren.) Der Führer eines Schiffes, welches eine schnellere Fahrt hat, als das ihm vorangehende, darf von dem Führer des letztern, wenn er dasselbe erreicht hat, und es ohne Gefahr oder ohne erheblichen Zeitverlust ausweichen kann, und seine Fahrt nicht beschleunigen will, verlangen, daß er das schneller fahrende Schiff vorbeilasse.

Ist das nachkommende Schiff ein Dampfschiff, so muß es seine Absicht, dem ihm vorfahrenden Schiffe vorbeizugehen, durch das Läuten mit der Schiffsglocke zu erkennen geben. Erreicht ein Dampfschiff ein anderes Fahrzeug vor einer Stromenge (§. 6), so muß das letztere beilegen, und dem Dampfschiff den Vorgang in die Stromenge überlassen. Hat aber das vorfahrende Schiff die Stromenge bereits erreicht, so muß, bis zu seinem Ausgange aus derselben, das folgende zurückbleiben.

§. 9. (Sperrung der Fahrt.) Ist die Fahrt unvermeidlich gesperrt, so muß der Führer des Dampfschiffes die Maschinen zeitig stopfen, oder rückwärts geben. Es darf aber kein Fahrzeug an einer Stelle liegen bleiben, wo es den Schiffsverkehr hindert oder erschwert, widrigenfalls es auf Kosten des Eigenthümers auf die Seite gebracht werden soll. Ist das Hinderniß durch die Schuld des Führers veranlaßt, so verfällt derselbe noch außerdem in Strafe.

§. 10. (Ankern und Anlegen.) Dampfschiffe sollen in der Regel nur an den, ihnen von den Polizeibehörden angewiesenen Ankunfts- oder Abgangsstellen anlegen und Personen oder Güter absetzen oder einnehmen.

Sollen auf der Fahrt Personen oder Güter an Kahnschiffer abgesetzt oder von ihnen übernommen werden, so muß der Führer des Dampfschiffes den Dampf ablassen, die Räder anhalten, und mit der Glocke das Zeichen geben. Erst nachdem letzteres geschehen, darf der Kahnschiffer sich nähern.

§. 11. Jedes Schiff, welches an einer vom Ufer entfernten Stelle, oder am Ufer da, wo dergl. gewöhnlich nicht zu liegen pflegen, vor Anker liegt, ist während der Dunkelheit (§. 12) an einer nach allen Seiten hin sichtbaren Stelle mit einer erleuchteten Laterne zu versehen.

§. 12. (Vorsicht beim Fahren.) Jedes Schiff, welches in der Nacht — von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — oder bei dichtem Nebel fährt, soll zwei erleuchtete Laternen, und zwar die eine am halben Maste, wenn es aber keinen Mast hat, an einer aufgerichteten Stange und die zweite am Bugspriet führen. Ein Dampfschiff hat außerdem von Zeit zu Zeit durch Schläge auf die Glocke Zeichen zu geben. (§. 2.)

§. 13. Wenn einem Dampfschiffe ein kleines Fahrzeug bis zu zehn Lasten Tragfähigkeit begegnet, so soll das Dampfschiff in der Nähe desselben nur mit halber Maschinenkraft fahren, und sich so weit entfernt halten, als es örtlich zulässig ist, damit durch den Wellenschlag kein Schaden angerichtet werde. Sollte indessen das Dampfschiff jenem Fahrzeuge so nahe gekommen sein, daß die Ausübung halber Maschinenkraft demselben noch gefährlich werden könnte, so soll das Dampfschiff, wenn es ohne Gefahr geschehen kann, die Räder so lange hemmen, bis sich das andere Fahrzeug weit genug entfernt haben wird.

§. 14. Die Führer kleiner Fahrzeuge (§. 13) dürfen beim Laviren einem Dampfschiffe nicht in den Kours laufen, und sind ihm auszuweichen verpflichtet.

§. 15. Sind Merkmale oder Warnungszeichen im Strome ausgesteckt, um das Fahrwasser, die Stromenge (§. 6) oder die vorhandenen Hindernisse zu bezeichnen, so dürfen dieselben nicht beschädigt, verrückt oder weggebracht werden. Geschieht dies dennoch, so muß der Führer des Fahrzeuges es sofort der Polizeibehörde des nächsten Orts, wo er anlegt, anzeigen.

§. 16. Bei der Annäherung an Fähranstalten muß das Dampfschiff zeitig durch wiederholtes Läuten mit der Glocke Zeichen geben und dürfen die Fahrleute alsdann keine Ueberfahrt machen; wenn sie sich aber auf einer solchen schon befinden, so müssen sie nach dem Ufer ausweichen, welches der Fähre am nächsten ist.

§. 17. Dampfschiffe dürfen die stehenden Brücken nur mit gemäßigter, höchstens mit halber Stromgeschwindigkeit passiren.

§. 18. (Flöße, Wittinnen u. s. w.) Die Bestimmungen §§. 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 15 finden auf Flöße, Wittinnen und Strusen ebenfalls Anwendung. Wenn jedoch ein Floß, eine Wittinne oder Struse und ein Dampfschiff gleichzeitig an eine der §. 6 bezeichneten Stromengen gelangen, so haben die ersteren, gleichviel, ob ihnen das Dampfschiff folgt oder entgegen kommt, zu warten, bis das Letztere die Stromenge zurückgelegt hat. In den §§. 11 und 12 gedachten Fällen ist ein Floß an jedem Ende mit einer erleuchteten Laterne zu versehen.

§. 19. (Bugsiren der Schiffe durch Dampfschiffe.) Beim Bugsiren der Schiffe durch Dampfschiffe haben sich die Führer den Anordnungen der betreffenden Beamten zu fügen.

§. 20. (Pulver-Transport.) Hinsichts der Pulver-Transporte kommen die Vorschriften des Regul. v. 23. Dezbr. 1833, §§. 36 — 47 und des C.-R. vom 28. Febr. 1837, welche durch die Reg.-Amtsblätter zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden sind, und hiermit in Erinnerung gebracht werden, zur Anwendung.

§. 21. (Strafen.) Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung der in diesem Regul. gegebenen Vorschriften und Verbote wird, unter Vorbehalt der Verbindlichkeit zum Schadenersatz, mit einer Polizeistrafe bis zu Funfzig Thalern oder im Unvermögensfalle mit verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe geahndet.

§. 22. (Ausführung.) Die Aufsicht über die Befolgung der in diesem Regulativ ertheilten Vorschriften haben die Strom-Polizeibeamten, die Lootsen- und Lootsen-Kommandeure, die beim Wasserbau angestellten Baubeamten und Bauaufseher, die Forst-, Steuer- und Polizei-Beamten und Gensdarmen.

§. 53. (Allgemeine Bestimmungen.) Die bereits bestehenden schifffahrtspolizeilichen Vorschriften werden durch dies Regul. nur in soweit abgeändert, als darin anderweite Bestimmungen getroffen worden sind.

§. 24. Besondere durch die Oertlichkeit gebotene Vorschriften bleiben vorbehalten, und werden, wenn das Bedürfniß dazu hervortritt, von der betr. Regierung auf geeignetem Wege zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

Berlin, den 18. April 1844.

Der Fin.-Min. v. Bodelschwingh. — Der Min. des Innern Graf v. Arnim.

Anl. b.

Ich genehmige auf Ihren Bericht vom 18. d. M. das hierbei zurückfolgende Regul., enthaltend die durch den Betrieb der Dampfschifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff und auf den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen für den Schiffsverkehr erforderlich gewordenen Polizei-Vorschriften, und ermächtige Sie, dasselbe mit Meiner gegenwärtigen Ordre durch die Amtsblätter der Provinz Preußen zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Potsdam, den 6. Mai 1844.

Friedrich Wilhelm.

An
die Staatsminister v. Bodelschwingh und Grafen v. Arnim.

(Min.-Bl. 1844, Nr. 166. S. 153, und Königsberger Amtsbl. 1844, S. 103 ff.)

4. P.-Verordn. der K. Regier. zu Danzig v. 12. Aug. 1853, die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen im Hafen zu Neufahrwasser betreffend.

Auf Grund des Gesetzes v. 8. Mai 1853, betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern und mit Bezugnahme auf den § 11 des Gesetzes v. 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung, verordnen wir über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen im Hafen zu Neufahrwasser Folgendes:

§. 1. Von der in den §§. 1 und 35 der Polizeiordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig v. 30. Jan. 1821 ausgesprochenen Verpflichtung, bei dem Einlaufen in den Hafen zu Neufahrwasser und bei dem Auslaufen aus demselben sich der Hülfe eines Lootsen zu bedienen, sollen künftig befreit sein:

a. die zur K. Marine gehörenden Kriegsfahrzeuge und die zum Dienste für die K. Marine herangezogenen Privatfahrzeuge, so lange diese von Offizieren der K. Marine geführt werden;
b. die offenen Fahrzeuge jeder Art;
c. die bedeckten Fahrzeuge, die ohne Kiel mit flachem Boden gebaut sind;
h. die regelmäßig fahrenden Post- und Dampfschiffe, wogegen die durch Dampfschiffe bugsirten Schiffe zur Annahme eines Lootsen verpflichtet bleiben.

§. 2. Sind die im §. 1 ad b. c. und d. vom Lootsenzwange befreiten Schiffe entweder mit Ballast oder mit Gütern und Ballast beladen, so sind ihre Führer zur Annahme eines Lootsen verbunden. Ist aber in letzterem Falle der Ballast von den Gütern so bedeckt, daß er nicht ohne Löschung der Ladung oder eines Theiles derselben aus dem Seeschiffe entfernt werden kann, oder ist überhaupt der Ladungsraum eines solchen Ballast führenden Schiffes von der Steuerbehörde verschlossen, so sind deren Führer zur Annahme von Lootsen nicht verpflichtet.

§. 3. Die über die Verpflichtung zur Annahme von Seelootsen sonst bestehenden gesetzlichen Vorschriften bleiben sämmtlich in Kraft.

§. 4. Wer denselben zuwider handelt, verfällt, vorbehaltlich der Verpflichtung zum Ersatz des etwa angerichteten Schadens, in eine Geldbuße bis zur Höhe von 50 Thalern oder in eine Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen.

Danzig, den 12. August 1853.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Stettiner Amtsbl. 1853 Nr. 35 S. 269.)

5. P.-Verordn. ders. K. Reg. v. 12. Aug. 1853, die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen während der Fahrt auf den Binnengewässern von Danzig (Weichsel und Mottlau) betr.

Auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1853, betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern und mit Bezugnahme auf den §. 11 des Gesetzes v. 11. März 1850 über die Polizeiverwaltung verordnen wir über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen, während der Fahrt auf den Binnengewässern von Danzig (Weichsel und Mottlau) Folgendes:

§. 1. Von der im §. 22 der Polizeiordnung für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig v. 30. Jan. 1821 ausgesprochenen Verpflichtung für die über 10 Last großen Schiffe, welche von Neufahrwasser nach der Stadt Danzig gehen oder aus derselben zurückfahren, den ihnen in Neufahrwasser vom Lootsen-Kommandeur und in der Stadt Danzig vom Hafenmeister oder Strominspektor zuzuweisenden Binnenlootsen anzunehmen, und demselben Folge zu leisten, sollen künftig befreit sein:

a. die zur K. Marine gehörenden Kriegsfahrzeuge und die zum Dienst für die K. Marine herangezogenen Privatfahrzeuge, so lange diese von Offizieren der K. Marine geführt werden;

b. alle Fahrzeuge, welche eine Tragfähigkeit von nicht mehr als 25 Last und einen Tiefgang von nicht mehr als 7 Fuß haben;

c. alle bedeckten Fahrzeuge, die ohne Kiel mit flachem Boden gebaut sind;

d. die regelmäßig fahrenden Dampfschiffe, wogegen die von Dampfschiffen geschleppt werdenden Schiffe zur Annahme eines Lootsen verpflichtet bleiben.

§. 2. Sind die im §. 1 ad b. und c. vom Lootsenzwange befreiten Schiffe entweder mit Ballast oder mit Gütern und Ballast beladen, so sind ihre Führer zur Annahme eines Lootsen verbunden. Ist aber in letztern Falle der Ballast von den Gütern so bedeckt, daß er nicht ohne Löschung der Ladung oder eines Theiles derselben aus dem Seeschiffe entfernt werden kann, oder ist überhaupt der Ladungsraum eines solchen Ballast führenden Schiffes von der Steuerbehörde verschlossen, so sind deren Führer zur Annahme von Lootsen nicht verpflichtet.

§. 3. Die über die Verpflichtung zur Annahme von Binnenlootsen bestehenden Vorschriften bleiben sämmtlich in Kraft.

§. 4. Wer denselben zuwider handelt, verfällt, vorbehaltlich der Verpflichtung zum Ersatz des angerichteten Schadens, in eine Geldbuße bis zu 50 Thlr. oder in eine Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen.

Danzig, den 12. August 1853.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Stettiner Amtsbl. 1853 Nr. 35 S. 270.)

III. Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Stadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc. Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir eine Abänderung der Hafen- und Polizei-Ordnung für die Schifffahrt zu Königsberg und über das frische Haff vom 7. Oktober 1789 nöthig erachtet, und nachstehende Vorschriften für die Schiffer

über ihr Verhalten in Königsberg und während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zu erlassen beschlossen haben.

Die Schiffsladung muß so eingerichtet werden, daß das Schiff nicht zu tief geht.

§. 1. Jeder Schiffer, der von Königsberg aus mit Ladung oder Ballast nach Pillau oder Elbing, oder von Pillau aus nach Königsberg oder Elbing, oder von Elbing nach Königsberg und Pillau fährt, soll seine Ladung dergestalt einrichten, daß das Schiff nicht zu tief gehe, sondern sicher über den Hafestrom und durch die Rönne bei Pillau gebracht werden kann, und hat sich deshalb nach der Statt findenden Tiefe des Wassers an den genannten Orten bei dem Lootsen-Kommandeur zu erkundigen.

Der Schiffer muß die Zuweisung eines Lootsen nachsuchen.

§. 2. Sobald der Schiffer beim Haupt-Zollamte abgefertigt worden ist, muß er oder sein Abrechner bei dem Lootsen-Kommandeur um die Zuweisung eines Lootsen ansuchen, und ohne solchen sich nicht beikommen lassen, vom Holländer Baum oder von Pillau und Elbing abzusegeln. Die unterlassene Befolgung dieser Vorschrift zieht eine Geldstrafe nach sich, welche Fünf Thaler von jeder zehnten Last des Schiffs beträgt.

Der Schiffer muß dem Lootsen anzeigen, wie tief das Schiff gehe, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe.

§. 3. Sobald der Lootse das Schiff besteigt, muß der Schiffer ihm getreulich anzeigen, wie tief das Schiff gehe, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel habe, imgleichen, ob es mit einem losen Kiel versehen sei. Unterläßt dieses der Schiffer, oder macht er dem Lootsen eine unrichtige Anzeige, so ist er eine gleiche Geldstrafe, wie im §. 2 erwähnt worden, zu erlegen schuldig.

Bei vorkommenden Streitigkeiten über die Tiefe des Schiffes muß die Vermessung desselben erfolgen.

§. 4. Wenn der Lootse behauptet, daß das Schiff zu tief geladen sei, um über die Untiefen (§. 1) gebracht werden zu können, und hierüber mit dem Schiffer nicht einig werden kann, so ist solches sofort dem Lootsen-Kommandeur zu melden. Dieser muß alsdann die vorschriftsmäßige Vermessung des Schiffes veranlassen, und wenn sich die Streitenden hierbei nicht beruhigen wollen, unter Beifügung seines sachkundigen Gutachtens, wenn die Fahrt von Pillau nach Königsberg oder Elbing geht, bei der Hafen-Polizei-Kommission in Pillau, und wenn die Fahrt von Königsberg nach Pillau oder Elbing, oder von diesem Orte nach Pillau oder Königsberg geht, bei den Strom-Polizei-Behörden in Königsberg oder Elbing die Entscheidung nachsuchen.

Der Lootse führt auf der Fahrt das Steuerruder und über die Richtung des Schiffs das Kommando.

§. 5. Auf der Fahrt führt der Lootse das Steuerruder und über die Richtung des Schiffs das Kommando; doch steht es jedem Schiffer frei, wenn er bemerkt, daß der Lootse bei Führung des Schiffs Fehler macht, oder nicht das Nöthige beobachtet, ihm solches an die Hand zu geben. Sollte der Lootse sich von dem Schiffer nicht warnen lassen, und daraus Schaden zu besorgen sein, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des zu versammelnden Schiffsraths, dem Lootsen die Direktion des Schiffs abzunehmen und solche selbst zu übernehmen.

Ein solcher Fall muß aber bei der Ankunft in Pillau sogleich der Hafen-Polizei-Kommission, und bei der Fahrt nach Königsberg und Elbing den dortigen Polizei-Behörden angezeigt und von diesen gehörig untersucht werden, damit nach der Lage der Umstände entweder der Lootse oder der Schiffer zur verdienten Strafe gezogen werden kann.

Das Lootsengeld beträgt nach Pillau 5 Rthlr. 10 Sgr., nach Elbing 7 Rthlr. 10 Sgr.

§. 6. Das Lootsengeld beträgt ohne Unterschied der Jahreszeit Fünf Thaler Zehn Silbergroschen für die Fahrt nach Pillau und Sieben Thaler Zehn Silbergroschen für die Fahrt nach Elbing. Von dem Lootsengelde werden in jedem Falle Zehn Silbergroschen und wenn ein Beilootse das Schiff führt, noch außerdem Ein Thaler zur Lootsenkasse zurückbehalten, aus welcher, nach der bisherigen Einrichtung, den hülfsbedürftigen Lootsen Unterstützungen gegeben werden.

Der Lootsen-Kommandeur erhält 2 Sgr. für den Anweise-Zettel.

§. 7. Außerdem bezahlt der Schiffer oder dessen Abrechner vor dem Auslaufe noch Zwei Silbergroschen an den Lootsen-Kommandeur, und erhält dafür den Anweise-Zettel über den ihm zugestandenen Lootsen. Dagegen darf das Lootsen-

geld nicht eher entrichtet werden, als bis der Lootse das Schiff glücklich nach dessen Bestimmungsort gebracht hat.

Der Lootse kann außer seinem festgesetzten Lohn der Regel nach nichts weiter fordern.

§. 8. Mit dem im §. 6 festgesetzten Lohn muß jeder Lootse sich begnügen und darf bei Strafe der Kassation weder für Kost noch sonst unter irgend einem Namen dem Schiffer etwas abfordern. Nur wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Baums aufgehalten wird, muß dem Lootsen ein Liegegeld von Funfzehn Silbergroschen für jede Nacht bewilligt werden.

Die Marken der Fahrt dürfen nicht verrückt werden.

§. 9. Wer die Tonnen und Bollen auf dem Haff oder die in deren Stelle gesetzten Sträucher vorsätzlich verrückt, verfällt in eine Strafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern. Geschieht die Verrückung aber ohne Schuld des Schiffers, so muß derselbe, und jeder, der sie wahrnimmt, bei Funfzig Thalern Strafe, bei dem Lootsen-Kommandeur des Orts, wohin der Schiffer fährt, sofort davon Anzeige machen, und haben die Behörden alsdann weiter für die gehörige Instandsetzung der gedachten Bezeichnungen zu sorgen.

Das Ueberwinden mit schweren Ankern auf dem Hafestrom ist untersagt.

§. 10. Kein Schiffer darf, wenn während der Reise das Wasser auf dem Hafestrom abfällt, sich mit schweren Ankern überwinden, bei einer nach §. 2 zu bestimmenden Geldstrafe, sondern er muß in diesem, und überhaupt in jedem Nothfalle, und wenn die Witterung und der Seegang nicht gestatten, das Ufer zu suchen, aus der nächsten Stadt sich Leichterfahrzeuge, und zugleich einen Zoll-Offizianten kommen lassen, welcher die in Pillau, Elbing oder Königsberg angelegten Bleie und Siegel abnimmt, bei dem Umladen gegenwärtig ist und die Leichterfahrzeuge begleitet. Nur in der größten Noth steht es dem Schiffer frei, in Gegenwart des Lootsen das Fahrzeug zu entbleien, und einen Theil seiner Ladung sich durch Fischerboote abnehmen zu lassen. Sowie aber der Nothstand vorüber ist, muß sogleich geankert, und der nächsten Steuer-Behörde von dem Vorfall Nachricht gegeben werden, welche die ausgeladenen Güter nach Umständen entweder wieder in den Schiffsraum bringen läßt und diesen verschließt, oder, wenn die geleichterten Güter in Leichterfahrzeugen weiter befördert werden sollen, ihren Inhalt verzeichnet und sicher stellt. Jede andere Verletzung der von den Steuer-Behörden angelegten Bleie und Siegel wird nach der Strenge der Zoll- und Steuergesetze bestraft.

Das Auswerfen des Ballastes ins Haff oder in den Pregel und Elbinger Fahrwasser ist verboten.

§. 11. In das Haff oder in den Pregel und Elbinger Fahrwasser darf bei Dreihundert Thalern Strafe kein Ballast ausgeworfen werden, und wenn der herausgeworfene Ballast noch irgend nachtheilig werden kann, so muß der Schiffer überdies zur Fortschaffung desselben oder zur Deponirung der dazu erforderlichen Kosten durch Arrestschlag auf das Schiff angehalten werden, wobei der Schiffer dem Rheder und Absender für jeden daraus entstehenden Nachtheil verantwortlich bleibt. Dagegen ist jeder Schiffer, der Ballast oder Steine geladen hat, sofern er beides nicht für Geld absetzen kann, verbunden, beides, und zwar unter Mitaufsicht der Steuer-Behörde, am Treideldamm auf der ihm vom Damm-Inspektor bezeichneten Stelle, oder am holländischen Baum, auszuloſſen, wo ihm der Ballast unentgeltlich abgenommen und in Hinsicht der Steine eine jährlich festzusetzende und öffentlich bekannt zu machende Prämie bezahlt wird. Sollte bei dem Ausladen Ballast oder Steine ins Wasser geworfen werden, so hat der Schiffer eine Strafe von Funfzig Thalern, und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder achttägige bis vierwöchentliche Gefängnißstrafe zu gewärtigen.

Allgemeine Vorschriften wegen Verhalten des Schiffers gegen die Zoll- und Steuer-Behörden.

§. 12. Niemand, außer dem Schiffer, welcher bei der Ankunft die National-Flagge zu hissen und bei der Zoll- und Steuer-Behörde die Abfertigung nachzusuchen hat, darf vor derselben sich ohne Genehmigung vom Schiffe entfernen. Nur in dringenden Fällen leidet dieses eine Ausnahme, und alsdann muß der, der ans Land geht, sich sogleich bei der Polizei-Behörde melden. Die näheren Vorschriften, wegen Verzollung der Ladung, nach welchen der Schiffer sich auf das Genaueste zu achten hat, findet derselbe in dem Reglement für den See-Ein- und Ausgang.

Die Braam, Raaen und Stangen müssen abgenommen werden, sobald das Schiff eingekommen ist.

§. 13. Sobald das Schiff eingekommen ist, müssen die Braam, Raaen und Stangen abgenommen, der Klieverbaum (Jägerstock), Blinde Rah, Besaams-Gieck, Ruderkopf und nach geschehener Revision auch der Flaggenstock ganz eingenommen, die Unterraaen getoppt und die Anker gehörig aufgesetzt werden. Die Unterlassung dieser Vorschrift hat eine Geldstrafe von Fünf Thalern zur Folge.

Der Unrath vom Schiffe darf nicht in den Pregelstrom oder in das Elbinger Fahrwasser geworfen werden.

§. 14. Im Pregelstrom oder Elbinger Fahrwasser innerhalb und außerhalb der Stadt muß bei Fünf und Zwanzig Thalern Strafe nicht das Mindeste von Unrath, es habe Namen wie es wolle, über Bord geworfen, sondern Alles gesammelt und auf den von der Polizei-Behörde angewiesenen Ort gebracht werden.

Die Bohlwerke dürfen nicht beschädigt werden.

§. 15. Die Schiffe, welche längs dem Bohlwerke liegen, müssen ihre Reibhölzer nicht gegen die Bohlen, sondern gegen die Pfähle des Bohlwerks hängen, und diejenigen, welche mit dem Bogspriete gegen das Land liegen, müssen mit dem Stäbing dem Bohlwerk auf eine Fußlänge nicht nahe kommen. Ueberhaupt müssen die Bohlwerke weder durch Holzbauen, noch sonst auf irgend eine Art beschädigt werden. Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit einer Geldstrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern beahndet.

Das Tabakrauchen auf den Schiffen innerhalb des Baums und das Anmachen des Feuers zum Kochen innerhalb des Baums oder am Ballastplatze sind verboten.

§. 16. Das Tabakrauchen darf auf den Schiffen, welche innerhalb des Baums liegen, nicht Statt finden. Eben so wenig darf innerhalb desselben oder am Ballastplatze zum Kochen (welches vielmehr in den Häusern geschehen muß) Feuer gemacht werden. Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeus, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. s. w. müssen zur Nachtzeit nicht auf dem Verdeck bleiben, sondern, wenn möglich, beim Sonnen-Untergang unter dasselbe gebracht werden. Jeder Schiffer muß seine Leute zum genauesten Befolgen dieser Vorschriften und zur äußersten Vorsicht mit Feuer und Licht anhalten. Uebertretungen dieser Vorschriften werden mit Fünf bis Zwanzig Thalern Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe beahndet. Wenn durch Fahrlässigkeit ein wirklicher Feuerschaden entstanden ist, so treten gegen den Schuldigen die gesetzlich feststehenden Kriminalstrafen ein.

Maßregeln wegen des Schießpulvers.

§. 17. Alle Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen die vorgeschriebene schwarze Flagge aufstecken, und dieselbe nicht eher abnehmen, bis das Schießpulver von dem Schiffe weggeschafft worden ist. Die Ablieferung des Schießpulvers muß auf das Schleunigste nach Anweisung der Polizei-Behörde ins Werk gerichtet werden.

Innerhalb des Baums dürfen keine Segel gebraucht werden.

§. 18. Innerhalb des Baums darf kein Schiffer die Segel gebrauchen, sondern muß mit gehöriger Vorsicht die Taue ausbringen und mit deren Hülfe das Schiff fortarbeiten, sowie er auch verpflichtet ist, dafür Sorge zu tragen, daß das Schiff beim Anlegen gehörig an die Schiffshalten befestigt werde, widrigenfalls er strenge polizeiliche Beahndungen zu gewärtigen hat. Außer den innerhalb des Baums zum Verholen der Schiffe anzubringenden Tauen ist es erforderlich, am Hintertheil des Schiffs die nöthigen Stopftaue zu befestigen, damit das Schiff nicht unvermuthet fortgetrieben, sondern jeden Augenblick angehalten werden kann.

Der Schiffer muß die Musterrolle der Schiffsmannschaft und die Pässe der Passagiere der Polizei einliefern.

§. 19. Jeder ankommende Schiffer muß sich sofort und spätestens binnen 24 Stunden bei einer unvermeidlichen Strafe von Fünf Thalern persönlich auf dem Polizei-Fremden-Büreau einfinden, die Musterrolle seiner Schiffsmannschaft vorzeigen und die Pässe seiner Passagiere einliefern.

Der Schiffer muß auch bei dem Abgange die Ausfertigung der Musterrolle für die Schiffsmannschaft nachsuchen und keinen Passagier ohne Polizeipaß mitnehmen.

§. 20. Bei gleicher Strafe ist der Schiffer verpflichtet, vor seinem Abgange die Musterrolle der Schiffsmannschaft mit Zuziehung eines Polizei-Offizianten zu vollziehen und die Ausfertigung der Musterrolle nachzusuchen, auch keinen Passagier ohne Polizeipaß mitnehmen.

Der Schiffer muß seine Leute unter guter Aufsicht halten.

§. 21. Jeder Schiffer ist verbunden, seine Leute unter guter Aufsicht zu halten, und sie anzuweisen, daß sie am Lande sich keine Schlägereien oder andere Excesse erlauben, weil sie sonst sofort arretirt und nach Befinden der Umstände mit Geld- oder Leibesstrafe belegt werden.

Der Schiffer muß auch den Anweisungen des Lootsen-Kommandeurs augenblicklich Folge leisten.

§. 22. Den Anweisungen des Lootsen-Kommandeurs und des von ihm abgeordneten Lootsen ist jeder Schiffer, bei Vermeidung einer Strafe von Drei bis Fünf Thalern, augenblicklich Folge zu leisten verpflichtet. Er muß sich daher auch sowohl beim An- als beim Ablegen nach den Bestimmungen desselben unweigerlich richten, damit keine Unordnungen veranlaßt und die Fahrt in den Fahrwassern beständig frei erhalten werde. Glaubt der Schiffer, daß der Lootsen-Kommandeur oder der von demselben abgeschickte Lootse ihm Unrecht gethan habe, so kann er darüber bei den Polizei-Behörden Beschwerde führen.

Vorsichtsmaßregeln beim Treideln.

§. 23. Den Schiffern wird zur Pflicht gemacht, die mit bedeutenden Kosten angelegten Treideldämme des Pregels und Elbingstroms mit gebührlicher Vorsicht zu benutzen, ihnen aber strenge untersagt, darauf Feuer anzumachen, oder irgend etwas den Treidelnden Hinderliches niederzulegen. Da auch öfters Streit darüber entstanden, welcher von den sich begegnenden treidelnden Schiffern die Leine werfen und dem andern Platz machen müsse; so wird bei Vermeidung einer Strafe von Fünf Thalern die genaue Beobachtung folgender Vorschriften den Schiffern zur Pflicht gemacht:

1) das treidelnde unbeladene Schiff, welches einem beladenen begegnet, muß die Leine werfen, es mag von der Stadt kommen oder dahin gehen;
2) sind beide sich begegnenden Schiffe beladen oder unbeladen, so läßt dasjenige die Leine fallen, welches von der Stadt kommt;
3) alle Fahrzeuge, die mit Menschen treideln, müssen denjenigen Fahrzeugen, welche mit Pferden treideln, die Leine werfen;
4) alle Boote und kleinere Stromfahrzeuge, sie mögen von oder zur Stadt gehen, müssen den Seeschiffen die Leine werfen.

Auch zum Schadenersatz sind die Schiffer verpflichtet.

§. 24. Außer den in den vorstehenden Festsetzungen erwähnten Strafen sind die Schiffer auch verpflichtet, den durch ihre Schuld verursachten Schaden zu ersetzen. Besonders trifft sie diese Verpflichtnng, wenn sie sich einer Uebertretung der in den §§. 3, 13, 15, 18 und 23 enthaltenen Vorschriften vorsätzlich oder aus Fahrlässigkeit schuldig gemacht haben.

Wohin die Strafen fließen.

§. 25. Die in den §§. 2, 3, 9, 10, 11, 14, 15 und 16 festgesetzten Strafen sollen zur Schiffer-Armenkasse und die in den §§. 13, 18, 19, 20, 21, 22 und 23 erwähnten Strafen zur Strafkasse der Polizei-Behörden fließen.

Dienstanweisung der Hafen-Polizei-Beamten.

§. 26. In Gemäßheit dieses Gesetzes sind die Lootsen-Kommandeurs und das Lootsen- und übrige Hafen-Personal mit angemessenen Dienstanweisungen zu versehen.

Theilnahme der Kaufmannschaft von Königsberg.

§. 27. Die Kaufmannschaft in Königsberg soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Schifffahrts-Polizei-Ordnung zum Besten der Schifffahrt zu kontroliren und sich zu diesem Ende, so weit es nöthig, mit den dabei gleichfalls interessirten Kaufmannschaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung erhalten.

§. 28. Jedem in Königsberg oder Elbing ankommenden Schiffer soll bei seiner Ankunft ein Exemplar dieser Schifffahrts-Polizei-Ordnung von den Lootsen-Kommandeurs übergeben werden, wofür er denselben Drei Ein Drittel Silbergroschen zu bezahlen hat. Nur diejenigen Schiffer sind von dieser Verpflichtung ausgenommen, welche bereits mit einem solchen Exemplar versehen sind, und dasselbe den Lootsen-Kommandeurs vorzeigen.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Schifffahrts-Polizei-Ordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen ist, und befehlen Unsern Ministerien, Landes-Kollegien,

Justiz- und Polizei-Behörden, wie auch sämmtlichen Schiffern, sich darnach, jeder an seinem Theil, gebührend zu achten. So geschehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

(Gesetz-Samml. 1822 S. 96.)

Dazu sind ergangen:

1. Polizei-Verordnung, betreffend das Feuerhalten u. Tabakrauchen auf den Segelschiffen innerhalb der Stadt.

Nachdem das Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und das Königl. Ministerium des Innern in Folge der Allerhöchsten K.-O. vom 20. Januar d. J. das in §. 16 der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Stadt Königsberg vom 14. März 1822 und im §. 43 der Feuer-Ordnung für hiesige Stadt vom 3. Juli 1770 enthaltene unbedingte Verbot des Tabakrauchens und Feuerhaltens auf den in der Stadt Königsberg liegenden Schiffen mittelst Rescripts vom 27. Februar l. J. aufgehoben und uns aufgetragen haben, das Nähere hierüber durch polizeiliche Bestimmung festzusetzen, wird hierdurch in Gemäßheit des Gesetzes vom 11. März 1850 wie folgt verordnet:

§. 1. Auf den Stromtheilen von der Krämerbrücke und der Köttelbrücke abwärts bis hinter dem Lizent-Packhof und hinter den Kielgraben darf auch fernerhin auf Segelschiffen nirgend Feuer gehalten oder Tabak geraucht werden.

§. 2. Dagegen kann das Feuerhalten auf den Schiffen, welche oberhalb der Krämerbrücke und der Köttelbrücke und unterhalb des Lizent-Packhofes und des Kielgrabens in der Stadt lagern, nach Maßgabe der weiteren Bestimmungen dieser Verordnung gestattet werden.

§. 3. Die Erlaubniß zum Feuerhalten hat der Schiffseigenthümer oder Schiffsführer bei dem Polizei-Kommissar, in dessen Bezirk das Schiff liegt, nachzusuchen und wird dieselbe schriftlich unter Bezeichnung des Ortes, wo das Schiff liegen muß, auf bestimmte Dauer ertheilt, nachdem die Behörde sich von der gehörigen Beschaffenheit des Schiffes, seiner Feuerung und Ladung überzeugt hat.

§. 4. Die Erlaubniß kann nur ertheilt werden, wenn das Schiff eine völlig feste Kajüte und eine ordentliche Schiffsküche mit überdeckter Feuerung besitzt, Boden und Wände in der Küche, soweit die Feuerung reicht, ganz massiv verblendet oder mit Eisenblech beschlagen sind und die Rauchröhre überall Einen Fuß vom Holzwerke entfernt ist.

§. 5. Die Erlaubniß muß versagt werden, wenn das Schiff leicht entzündliche Waaren geladen hat oder wenn in der Nähe desselben andere Fahrzeuge lagern, die dergleichen Gegenstände in Ladung führen.

§. 6. Das Feuer darf nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gehalten und muß bei letzterem ausgelöscht werden. Ebenso muß das Feuer ausgelöscht werden, wenn das Schiff sich in Bewegung setzt, wenn sich ein Sturm erhebt, oder wenn ein anderes mit leicht entzündlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug in seine Nähe kommt.

§. 7. Das Tabakrauchen ist auf andern als den Dampfschiffen innerhalb der Stadt nur da erlaubt, wo das Feuerhalten gestattet werden kann (§. 2) und insofern das Schiff keine leicht brennbare Gegenstände geladen hat, auch kein anderes Fahrzeug mit solchen Gegenständen in seiner Nähe liegt. Brennende Tabakspfeifen müssen mit geschlossenen Deckeln versehen werden.

§. 8. Die Zuwiderhandlung oder Nichtbeachtung den Bestimmungen unter §. 3 bis 7 wird mit einer Geldbuße bis 10 Rthlr. geahndet.

Königsberg, den 14. Juli 1851. Königl. Regierung, Abth. des Innern.

Auf Ihren Bericht vom 30. December 1850 will Ich Sie hierdurch ermächtigen, das im §. 16 der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Stadt Königsberg vom 14. März 1822 und in dem §. 43 der Feuer-Ordnung für dieselbe Stadt vom 3. Juli 1770 enthaltene unbedingte Verbot des Tabakrauchens und Feuerhaltens auf den in der Stadt Königsberg liegenden Schiffen für einzelne Stadttheile aufzuheben und Ihnen überlassen, durch lokalpolizeiliche Bestimmungen festsetzen zu lassen, an welchen Stellen und unter welchen Bedingungen das Feuerhalten und Tabakrauchen auf Schiffen in Königsberg gestattet oder verboten sein soll.

Charlottenburg, den 20 Januar 1851.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Westphalen.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Minister des Innern.

(Königsberger Amtsbl. 1851. Nr. 31. S. 136.)

2. Verordnung über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zwischen Pillau und Königsberg v. 4. Juni 1853.

Auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1853, betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern verordnen wir über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen während der Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zwischen Pillau und Königsberg Folgendes:

§. 1. Jeder Führer eines Schiffes ist bei Vermeidung einer Geldbuße bis zu 50 Rthlr. oder einer Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen verpflichtet, bei der Fahrt zwischen Pillau und Königsberg sich eines Lootsen nach der in der Schifffahrts-Polizeiordnung für Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff vom 14. März 1822 näher angegebenen Bestimmungen zu bedienen.

§. 2. Von dieser Verpflichtung sind frei:

1. die zur Königl. Marine gehörenden Kriegsfahrzeuge und die zum Dienst für die Königl. Marine herangezogenen Privatfahrzeuge, so lange diese von Offizieren der Königl. Marine geführt werden;
2. die Führer von offenen Fahrzeugen jeder Art;
3. die Führer von Leichter-Fahrzeugen und Leichter-Schiffen jeder Art, sowie überhaupt die Führer von nur zur Binnenfahrt bestimmten Fahrzeugen;
4. die Führer aller bedeckten, nicht tiefer als 8 Fuß gehenden Seeschiffe, welche eine Tragfähigkeit von 30 (dreißig) Normal-Lasten und darunter haben;
5. die Führer anderer Fahrzeuge und Seeschiffe aller Nationen, sowie der Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe, welche vor dem Lootsen-Kommandeur zu Pillau oder zu Königsberg nachgewiesen haben, daß sie mit der Fahrt zwischen Pillau und Königsberg vollständig bekannt sind. Das hierüber stempelfrei auf ein Jahr auszustellende Attest kann dem Schiffer von Jahr zu Jahr bei seiner Anwesenheit in Pillau oder Königsberg prolongirt werden. Sollte das Attest in einem Jahre nicht prolongirt werden, so verliert dasselbe seine Gültigkeit und der Schiffer muß sich von Neuem prüfen lassen. Für das Prüfungsattest erhält der Lootsen-Kommandeur, welcher die Prüfung veranlaßt, 10 Sgr., und für die jedesmalige Prolongation 5 Sgr.

Die von den Dampfschleppschiffen bugsirten Fahrzeuge sind, wenn ihre Führer nicht sonst von dem Binnenlootsenzwange befreit sind, mit einem Binnenlootsen zu besetzen.

§. 3. Sind die im §. 2 vom Lootsenzwange befreiten Seeschiffe entweder mit Ballast, oder mit Gütern und Ballast beladen, so sind ihre Führer zur Annahme eines Lootsen verbunden. Ist aber im letzten Falle der Ballast von den Gütern so bedeckt, daß er nicht ohne Löschung der Ladung oder eines Theils derselben aus dem Seeschiffe entfernt werden kann, oder ist überhaupt der Ladungsraum eines solchen Ballast führenden Schiffes von der Steuerbehörde verschlossen, so sind deren Führer zur Annahme von Lootsen nicht verpflichtet.

§. 4. Die im Uebrigen in Ansehung der Verpflichtung zur Annahme von Lootsen bestehenden Vorschriften bleiben, soweit darin durch die vorstehenden Bestimmungen nichts geändert wird, in Kraft.

Königsberg, den 4. Juni 1853.

(Königsberger Amtsbl. 1853, Nr. 24, S. 116.)

3. Bekanntmachung der K. Reg. zu Königsberg in derselben Angelegenheit nebst Verbot des Anlegens der Schiffe am Treideldamme bei Königsberg außerhalb der gewöhnlichen Anlegestätten v. 3. Sept. 1853.

Unsere Verordnungen vom 4. Juni d. J., die Erleichterung des Lootsenzwangs in dem Hafen zu Pillau und die Fahrt auf dem Pregel und frischen Haff zwischen Pillau und Königsberg betreffend, scheinen dem Schifffahrt treibenden Publikum Veranlassung gegeben zu haben, die Bestimmung im §. 2 der Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau vom 14. März 1822 (Ges.-S. S. 89 ff.) und der Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Stadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff (Ges.-S. S. 97 ff.), wonach jeder Schiffer vor dem Aussegeln aus dem Hafen zu Pillau in See oder nach dem frischen Haff, und aus Königsberg vom Holländer Baume sich bei dem Lootsen-Kommandeur zu melden hat, für aufgehoben anzusehen.

Wir machen daher das Schifffahrt treibende Publikum hierdurch ausdrücklich darauf aufmerksam, daß die bezeichneten Bestimmungen nach wie vor in Kraft ver-

bleiben, und erst der Lootsen-Kommandeur bei der Meldung des Schiffers zu beurtheilen hat, ob das Schiff nach Maßgabe der Verordnungen vom 4. Juni c. vom Lootsenzwange befreit ist, oder nicht, keineswegs aber die Entscheidung dieser Alternative dem Gutdünken der Schiffsführer überlassen werden kann.

Die Erfahrung hat ferner gelehrt, daß Schiffe, welche ohne Lootsen fahren, häufig vor der Mündung des Pregels, gegenüber Wehrdamm, an der Seite des Treideldammes anlegen, um dort günstigen Wind abzuwarten. Dies ist unstatthaft, weil dadurch nicht allein das Treideln der Schiffe Hindernisse erleidet, sondern auch der Treideldamm selbst Beschädigungen ausgesetzt wird.

Wir sehen uns daher veranlaßt, mit Bezugnahme auf den §. 23 der erwähnten Schifffahrts-Polizei-Ordnung für die Stadt Königsberg und die Fahrt auf dem frischen Haff und auf Grund der nach dem Gesetze vom 11. März 1850 uns zustehenden Befugniß, das Anlegen der Schiffe am Treideldamme bei Königsberg außerhalb der gewöhnlichen Anlagestellen bei einer Geldstrafe von 5 Rthlrn. hiermit zu untersagen.

(Königsberger Amtsbl. 1853 Nr. 38 S. 216.)

4. Das Regulativ v. 18. April 1844 hinsichts des Betriebes der Dampfschifffahrt auf dem frischen und kurischen Haff und den schiffbaren Gewässern der Provinz Preußen — Min.-Bl. d. i. V. 1844 S. 153 ff u. Königsberger Amtsbl. 1844 S. 103 ff. — ist bei der Hafenpolizei-Ordn. für den Hafen und die Binnengewässer von Danzig v. 30. Jan. 1821 — S. 230 — bereits mitgetheilt.

IV. Hafen- und Lootsen-Ordnung v. 10. Oktober 1808 für den Seehafen zu Memel.

Wir Friedrich Wilhelm ꝛc. ꝛc. haben mißfällig bemerkt, daß bei der Hafenpolizei und dem Lootsenwesen zu Memel verschiedene dem Handel und der Schifffahrt nachtheilige Unordnungen und Mißbräuche eingeschlichen sind. Wir haben daher nöthig gefunden, die nachstehende neue Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Hafen Memel zu erlassen, und befehlen hiermit, dieselbe und die dazu gehörigen Instruktionen für den Lootsen-Kommandeur, die Lootsen und den Hafenmeister in Memel genau zu befolgen.

Erster Abschnitt.
Allgemeine Anweisungen.

§. 1. Sobald ein Schiffer bei Memel auf die Rhede kommt und dort einlaufen will, muß er seine Nationalflagge aufstecken und die Lootsen erwarten.

Wer ohne Lootsen einläuft, hat Einen Thaler Strafe von jeden zehn Lasten Schiffsgröße verwirkt und ist zum Ersatz jedes am Hafen oder an andern Schiffen und Gütern verursachten Schadens verpflichtet.

Nur erwiesene Noth, vorzüglich günstige Witterung bei einer so großen Anzahl ankommender Schiffe, daß für dieselben die Lootsen nicht hinreichen, und die §§. 3, 4, 42 und 43 bestimmten Fälle befreien von der Strafe, jedoch nicht vom Schadenersatz.

§. 2. Beim Zusteuern von der Rhede nach Memel muß der Schiffer die drei Baaken in eine Gesichtslinie bringen, von welchen die hinterste und höchste oben mit einem † und einer Tonne, die mittlere blos mit einer Tonne bezeichnet ist und die vordere in der Regel als eine unbezeichnete Stange erscheint. Außer den Baaken muß die Einfahrt noch im Sommer durch Seetonnen, im Winter durch Bollen (schwimmende Klötze) bezeichnet sein, von welchen der Schiffer beim Einsegeln die weißen Tonnen, oder die mit einem weißen Fähnchen bezeichneten Bollen an der linken (Backbords-) Seite, die schwarzen Tonnen oder mit einem Besen (Reißbündel) bezeichneten Bollen aber an der rechten (Steuerbords-) Seite vorbei zu segeln hat.

§. 3. Wenn gar zu stürmische Witterung, Eisgang u. dergl., es den Lootsen nicht gestatten, dem Schiff bis vor die Einfahrt entgegen zu kommen, so sollen entweder die Baaken ganz niedergelegt werden und dann muß der Schiffer vor Anker gehen oder See halten, oder es soll auf die vorderste Baake eine große rothe Flagge aufgesteckt, und mit dieser der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer hinsteuern. Wenn die Flagge aber gerade in die Höhe gerichtet ist, fährt er gerade auf die Baaken zu.

§. 4. Außerdem müssen die Lootsen, wenn sie dem Schiff nicht bis nach der Rhede entgegen kommen können, ihm wenigstens, so weit als irgend möglich, entgegen fahren, mit dem Boote nahe an den Baaken in der Richtung der Baaken halten und auch hier dem Schiff durch Winken mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Sobald sie aber das Schiff erreichen können, müssen sie dabei anlegen, um es zu besetzen, und der Schiffer muß ihnen dies durch Mindern oder Backbraßen der Segel, so weit es angeht, erleichtern.

§. 5. Auch beim Auslaufen hat der Schiffer die §. 1 bestimmte Strafe verwirkt, wenn er ohne Lootsen abfährt. Der Lootse muß, nachdem er das Schiff bis zur Rhede begleitet, mit einem dazu mitgenommenen Lootsenboote von den übrigen Lootsen zurückgebracht werden. Wenn die Lootsen und Lootsenböte aber zum Einholen anderer Schiffe gebraucht werden, so muß der ausgehende Schiffer den Lootsen mit einem besonders dazu gemietheten Boote zurückschicken.

§. 6. Sobald der Lootse an Bord kommt, muß der Schiffer demselben die erste Marke, wie tief das Schiff geladen, und ob es einen hängenden oder geraden Kiel hat, anzeigen. Glaubt der Lootse, das Schiff, weil es zu tief geht, oder aus andern Gründen, nicht einbringen zu können, so muß er dem Schiffer einen guten Ankerplatz auf der Rhede anweisen.

§. 7. Unternimmt er es aber, das Schiff einzubringen, so muß der Schiffer ihm die Leitung desselben ganz überlassen, auch sein Schiffsvolk dazu anhalten, ihm in allen Stücken und besonders bei Regierung der Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen, wo es der Lootse nach der vom Hafenmeister und Ballast-Inspektor erhaltenen Anweisung hinbringt, und zwar alles bei Vermeidung von Zwei Thaler Strafe für zehn Last Schiffsgröße.

§. 8. Niemand muß die Tonnen, Bollen, Pricken und andere Seemarken verrücken, beschädigen oder gar wegbringen, auch muß Jeder, wenn es unvorsätzlich dennoch geschehen sollte, dies dem Lootsen-Kommandeur sogleich anzeigen, widrigenfalls er nach den Umständen nicht nur in eine Strafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern verfällt, sondern auch allen daraus entstehenden Schaden und Nachtheil zu erstatten schuldig ist.

§. 9. Sobald Jemand auf der Rhede oder in der Fahrt ein im Grunde liegendes Wrack, unbezeichnete Anker, oder irgend andere der Schiffahrt nachtheilige Dinge bemerkt, muß er diese wo möglich gleich bezeichnen, oder sich wenigstens die Stelle genau merken, und sie dem Lootsenkommandeur angeben.

Es darf auch kein Schiffer bei Zehn Thaler Strafe auf der Rhede vor Anker gehen, ohne seinen Anker gehörig bezeichnet (mit Boyen versehen) zu haben.

§. 10. Bis das Schiff von den Zoll- und Accise-Offizianten visitirt worden ist, muß die Nationalflagge auf dem Besaanmast wehen, und der Schiffer muß außer dem Lootsen Niemand an Bord lassen, auch vor dem Visitiren des Schiffs, bei Strafe der Konfiskation oder anderer gesetzlichen Ahndung, kein Gut vom Schiff nehmen lassen, sondern sich vielmehr gleich bei seiner Ankunft mit seinem Paß bei dem Lootsen-Kommandeur und bei dem Licent in Memel melden.

§. 11. Beim Anlegen an die Bollwerke oder Kayen, muß das Schiff jedesmal vorher die Anker werfen und sich dann langsam heran ziehen lassen, nie aber mit vollen Segeln heranfahren.

Schiffe, die an Bohlwerken liegen, müssen lange Rundhölzer oder starke Bünder Reis oder Tauwerke dazwischen hängen. Auch darf kein Schiff seine Taue an die Bohlwerke, sondern, bei Vermeidung des Abhauens, blos an die in einiger Entfernung von selbigen besonders dazu eingerammten Pfähle, fest machen. Wer diese Vorsichtsmaßregeln unterläßt, soll in Zwanzig Thaler Strafe genommen, in jedem Fall aber der Schiffer zum Ersatz des an den Bohlwerken verursachten Schadens angehalten werden.

§. 12. Die Schiffer, welche mit Ballast eingehen, müssen sich bei dem Ballast-Inspektor melden, der ihnen den Ort, wo sie den Ballast lassen können, anzeigen, auch falls sie sich nicht selbst Arbeiter und Geräthschaften dazu miethen können, die etwa dazu nöthigen Festungsgefangenen, so wie die erforderlichen Karren und Planken besorgen wird.

§. 13. Kein Schiff soll mit augenscheinlich zu wenigem Ballast, oder gar ballastleer einkommen, mithin die Entschuldigung, daß der Ballast an unschädlichen Stellen in See geworfen worden, gar nicht angenommen, sondern das Auswerfen des Ballastes, ohne Anweisung des Ballast-Inspektors, jedesmal mit einer Geldstrafe von Fünfhundert Thalern belegt, und wenn der Ballast irgend nachtheilig werden kann, der Schiffer außerdem noch zur Herausschaffung desselben, oder zur Deponirung der Herausschaffungskosten angehalten werden. Kann der Schiffer diese

Kosten weder deponiren, noch Bürgschaft dafür stellen, so ist das Schiff mit Arrest zu belegen, wobei der Schiffer dem Rheder und Ablader für jeden Verlust verantwortlich wird.

§. 14. Der Lootsen-Kommandeur und die Lootsen, der Hafenmeister und der Ballast-Inspektor müssen bei eigener Verantwortung darauf Acht haben, ob jedes in den Hafen kommende Schiff noch den erforderlichen Ballast inne hat. Jeder Fall, wo dieses nicht gefunden wird, muß dem Schifffahrtsgericht sogleich angezeigt, und schleunigst untersucht und bestraft werden.

Ballastschiffe, die aus Häfen kommen, wo ihnen ein Attest über den eingenommenen Ballast mitgegeben wird, müssen dies dem Ballast-Inspektor vorzeigen.

Ballastwerfen ohne Wissen und Willen des Schiffers entschuldigt diesen nicht, obgleich ihm der Regreß an die Thäter offen bleibt.

§. 15. Will ein Schiffer seinen Ballast auf Privat-Ballastplätzen, oder in Prahme oder andere Fahrzeuge lossen, so muß er dieses und den Ort, wo es geschehen soll, sowohl dem Ballast-Inspektor als dem Hafenmeister anzeigen, damit durch eine strenge Aufsicht jede Unordnung verhütet werde.

Für Unterlassung dieser Anzeige verfällt der Schiffer in Funfzig Thaler Strafe.

In Prahme und andere offene Fahrzeuge darf Ballast niemals, in bedeckte Fahrzeuge aber nur in sofern gelosset werden, als der Ballast-Inspektor und Hafenmeister dieselben besehen, und sich von ihrer tüchtigen Beschaffenheit und hinlänglichen Sicherheit überzeugt haben. Der auf diese Art gelosste Ballast muß beim Wegfahren den Arbeitsleuten nicht allein überlassen, sondern es muß vom Schiffer ein zuverlässiger Mann aus der Equipage mitgegeben und dieser angewiesen werden, darauf Acht zu haben, daß kein Ballast ins Wasser geworfen werde.

§. 16. Beim Ballastauswerfen selbst muß alle mögliche Vorsicht gebraucht werden, damit kein Ballast ins Wasser falle. Für jede dabei bemerkte Nachlässigkeit verfällt der Schiffer in Funfzig Thaler Strafe, und die Arbeitsleute, die den Ballast in den Hafen oder in die Fahrt geworfen haben, sollen mit Zuchthaus- oder Festungsstrafe belegt werden.

§. 17. Bei Vermeidung von Zwanzig Thaler Strafe darf kein Ballast unmittelbar aus dem Schiff auf das Bohlwerk geworfen, sondern er muß hinaufgekarrt und bis zum Wegfahren, mindestens Vier und Zwanzig Fuß vom Rande des Bohlwerks aufgeschüttet werden.

Auch andere schwere Waaren dürfen, bei Vermeidung eben dieser Strafe, nicht näher am Bohlwerk aufgehäuft liegen.

§. 18. Sobald ein Schiff im Hafen geankert hat, muß es den Anker mit einer Boye bezeichnen, und sich so legen, daß es nicht in die dem Dangestrom gegenüber liegende und mit Boyen bezeichnete Postfahrt getrieben werden kann.

Auch muß jedes Schiff von den Holzhäfen, welche von der südlichen Ecke der Dangemündung vorlängs dem Hafen liegen, wenigstens 25 Klafter entfernt bleiben, und kein Tau an die Pfähle dieser Holzhäfen befestigen, damit die Böte und Kähne immer eine offenbare Passage nach der Dange finden.

Aus demselben Grunde dürfen auch am Ausfluß der Dange nie zwei Schiffe neben einander liegen. Wer diese Verbote übertritt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 19. Den im Strom und im Hafen vom Hafenmeister und dessen Stromknechten zu machenden Anordnungen müssen sich alle See-, Haff- und Stromfahrer völlig unterwerfen, ihnen gemäß ihre Takelage ändern, die ausgebrachten Taue losmachen; ihren bisherigen Standort verlassen, die ihnen angewiesene neue Stelle annehmen u. s. w. Im Weigerungs- oder Zögerungsfalle haben sie das Kappen der Taue und verhältnißmäßige Strafe zu gewärtigen.

Ohne Vorwissen des Hafenmeisters darf besonders kein in der Dange liegendes Schiff seinen Platz ändern.

§. 20. Die im Strome liegenden Schiffe müssen die Braamraaen und Stangen abgenommen, den Klüverbaum, die blinde Raa, Besaangitaue und Ruderkopf eingenommen, die Raaen getoppt nnd die Anker gehöcig aufgestellt haben. Sie dürfen auch nie eine solche Stellung annehmen, wobei der Boogspriet über das Land oder über die Brücke ragt.

Wer eine dieser Vorsichtsmaßregeln unterläßt, ist zu Fünf Thaler Strafe und zu vollständigem Schadenersatz verpflichtet.

§. 21. Auf den Schiffen im Dangestrom, so wie an den Ufern dieses Stromes darf kein Feuer gemacht, besonders auch nicht Pech, Harz, Theer u. s. w. gekocht werden, sondern dies muß auf den Schiffswerften oder in einem Gebäude ge-

schehen. Wer dawider handelt, ist in Zwanzig Thaler Strafe verfallen; wenn aber Schaden daraus entsteht, nach den Kriminalgesetzen zu bestrafen. Zu Erleichterung des Kochens am Lande, soll auf Erbauung einiger öffentlichen Kochhäuser Bedacht genommen werden.

§. 22. Das Tabakrauchen auf dem Deck solcher Schiffe, welche in der Dange liegen, ist bei Ein Thaler Strafe verboten.

§. 23. Alle Schiffe müssen, sobald sie im Hafen eingelaufen sind, bei Funfzig Thaler Strafe, ihr am Bord befindliches Pulver sogleich zur sichern Aufbewahrung auf dem Lande abliefern.

Das Schießen auf diesen Schiffen ist bei 20 Thaler Strafe ganz verboten.

§. 24. Jedes Schiff, das Kielholen will, muß an die Kielbänke hinter der Dangebrücke anlegen, oder, wenn es dazu zu groß ist, muß es dem Schifffahrtsgericht angezeigt werden, das einen schicklichen Kielplatz bestimmen wird. Nirgend aber darf beim Kielholen ein Tau quer über den Strom gespannt werden.

§. 25. Kein Schiffer darf Jemanden bei Funfzig Thaler Strafe, ohne Paß des Schifffahrtsgerichts, mitnehmen. Alles Schiffsvolk, welches er in Memel annimmt, muß durch die Wasserdiener geheuert und auf dem Schifffahrtsgericht gemustert, auch daselbst eine Certepartie über die in Memel eingenommene Ladung gemacht werden. Wer dieses unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt.

§. 26. Jeder Schiffer hat seine Leute anzuhalten, am Lande keine Unordnungen oder Händel zu machen, auch nicht bis nach 10 Uhr Abends am Lande zu bleiben, widrigenfalls sie arretirt, und mit Geld oder am Leibe bestraft werden sollen.

§. 27. Kein Schiff darf mit gespannten Segeln in die Dange oder aus der Dange laufen, sondern muß sie niederlassen. Wer dies unterläßt, ist zu Schadensersatz und zu Zehn Thaler Strafe verpflichtet.

§. 28. Wenn mehrere Schiffe an demselben Orte im Strom ihre Ladung lossen oder einnehmen wollen; so hat das zuerst angekommene Schiff vor dem später gekommenen den Vorzug. Hat das erstere aber Vier und Zwanzig Stunden ungenutzt verstreichen lassen, so muß es dem folgenden sofort Platz machen.

§. 29. Ballastschiffe müssen den nachkommenden Ballastschiffen, sobald sie ihren Ballast gelosst haben, in der Regel aber, nachdem sie Vier und Zwanzig Stunden an der Ballastkay gelegen haben, ihren Platz räumen, widrigenfalls sie vom Ballast-Inspektor zurückgewiesen und ihnen die Taue gekappt werden sollen. Nur in außerordentlichen Fällen kann der Ballast-Inspektor nach pflichtmäßigem Ermessen ihnen eine längere Frist zum Ballastlossen gestatten, sowie er auch Schiffen, die zu scharf gebaut sind, um ballastleer zu liegen, eine ihren Umständen angemessene Nachsicht angedeihen lassen wird.

§. 30. Die bereits zugeladenen Schiffe müssen aus der Dange sofort nach dem Hafen gehen, in so ferne das Ausgehen aus der Dange nicht eben gefährlich sein sollte. Auch kann der Hafenmeister zugeladenen Schiffen erlauben, in der Dange zu bleiben, so fern und so lange nach seinem pflichtmäßigen Ermessen kein Nachtheil davon zu besorgen ist.

§. 31. Die Schiffe, Kähne u. s. w., die ihre Waaren ohne große Unbequemlichkeit an einer andern Stelle im Strom laden und lossen können, müssen denjenigen Platz machen, die diese Stelle nöthig gebrauchen, vorzüglich denen, die bei dem Königl. Packhofe, bei der Heringsbrake, bei der Flachswaage, oder bei unmittelbar an den Strom stoßenden Speichern anzulegen haben.

§. 32. Zur Jahrmarktszeit muß den Fahrzeugen, die Waaren zum Markte geladen haben, zum Aus- und Einlossen derselben der nöthige Raum an der Altstädtschen Ladebrücke verschafft werden.

§. 33. Beim Durchgehen der Schiffe und Kähne durch die Brücke muß die vorstehend festgesetzte Ordnnng beobachtet werden. (§§. 29 und 32.)

§. 34. Alles nach der Dange gehende Holz muß im Hafen zuvörderst aufgebunden, in einzelnen Tafeln oder Jollen in die Dange gebracht, und innerhalb 24 Stunden entweder in die Kanäle oder Graben, die mit dem Strome in Verbindung stehen, oder aufs Ufer gezogen werden. Wer dies unterläßt, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und zu gewärtigen, daß das Holz auf seine Gefahr und Kosten werde fortgebracht werden. Ueberhaupt darf der Dangestrom nicht als Holzhafen genutzt, und daher Niemandem, der nicht einen Graben oder Uferplatz davon besitzt, Holz hinein zu bringen gestattet werden.

§. 35. Vor den, längs dem Hafen liegenden Holzhöfen dürfen weder Holzstapel noch sogenannte Sommerhäfen angelegt werden, die außerhalb der Linie zwischen der nördlichen Ecke der Dangemündung und der südlichen Ecke des alten Ballastplatzes zu liegen kommen. Auch soll bei Fünf Thaler Strafe für jeden Pfahl,

Niemand ohne Erlaubniß des Schifffahrtsgerichts seinen Holzhafen vergrößern und außerdem die widerrechtlich eingerammten Pfähle oder angebrachten Ausbaue sogleich fortzuschaffen schuldig sein.

§. 36. Balken, Rundholz, Masten und Spieren, dürfen nicht ohne nachgewiesene Nothwendigkeit und besondere Erlaubniß des Schifffahrtsgerichts in der Dange verladen werden, widrigenfalls die Taue des ladenden Schiffes sofort gekappt werden, und dasselbe für Gefahr und Kosten des Kontravenienten nach dem Hafen gebracht, auch dieser in Zehn Thaler Strafe genommen werden soll.

Dagegen dürfen zwar alle Holzwaaren, die in Prahmen oder Böten nach dem Schiffe kommen, in der Dange verladen, jedoch müssen die Prahme oder Böte hinter dem Steuer-Ende des Schiffes in eine Reihe gelegt werden, um die Passage nicht zu verengen. Ist dazu nicht Platz, so muß kein zweites Fahrzeug eher ans Schiff gebracht werden, als bis das erste ausgeladen ist.

§. 37. Beim Ballastlossen in der Dange (das der Ballast-Inspektor nur in Nothfällen gestatten darf) muß besonders darauf gesehen werden, daß der Ballast sogleich fortgeschafft und nicht zum Nachtheil der Landpassage aufgehäuft werde.

Bei Privatbohlwerken ist der Eigenthümer zwar nicht an die Bestimmungen des §. 17 gebunden, doch muß der Ballast nie so nahe am Rande des Bohlwerks liegen, daß etwas in den Strom fallen oder hinein gespült werden kann.

§. 38. Alle Privatbesitzer eines Theils des Dange-Ufers sind verpflichtet, ihre Bohlwerke oder Ladebrücken so zu befestigen und zu unterhalten, daß von dem Ufer nichts durch oder ins Wasser herabfallen kann. Wird ein solcher Fehler entdeckt, und in der vom Schifffahrtsgericht bestimmten Zeit nicht reparirt, so soll er sogleich auf Kosten des Besitzers verbessert, und dieser in Zehn bis Funfzehn Thaler Strafe genommen werden.

§. 39. Wer Steine, Sand, Erde, und überhaupt solche Sachen in den Strom und Hafen oder im Winter aufs Eis wirft, welche jene verschlemmen oder veruntiefen können, hat Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist zur Herausschaffung verpflichtet.

§. 40. Wer ohne besondere Erlaubniß des Schifffahrtsgericht, wenn der Strom gefroren ist, Löcher im Eise aufhauet, oder gar ganze Stellen zum Fortbringen von Fahrzeugen aufeiset, hat Ein bis Zehn Thaler Strafe verwirkt, und ist für jeden daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Das Aufeisen auf 1 bis 2 Fuß Breite rund um die Schiffe macht hiervon eine Ausnahme.

Zweiter Abschnitt.

Instruktion für den Lootsen-Kommandeur.

§. 41. Der Lootsen-Kommandeur muß die Bestimmungen der gegenwärtigen Hafen-Ordnung genau befolgen, auch auf deren Befolgung bei eigener Verantwortung Acht haben und ganz vorzüglich aber darauf sehen, daß die Lootsen von Tagesanbruch bis es Abends dunkel wird, und falls noch spät Schiffe in der Ferne wahrgenommen werden, auch die Nacht hindurch Wache halten, und daß sie, sobald sich ein Schiff sehen läßt (welches sogleich dem Lootsen-Kommandeur gemeldet werden muß), demselben ohne Aufenthalt mit einem Lootsenboote nach der Rhede entgegen fahren.

§. 42. Wenn die Lootsen bei anscheinender Gefahr Bedenken tragen, oder sich weigern, hinauszufahren, muß der Lootsen-Kommandeur sie selbst anführen und mitfahren. Glaubt er selbst dem ankommenden Schiffe nicht entgegenfahren zu können, und es findet sich ein nüchterner und erfahrener Schiffer, der dahin zu fahren sich übernimmt; so ist er und mit ihm die Lootsen herauszufahren durchaus verpflichtet.

Jede hiebei so wie bei §. 43 bis 48 bewiesene Feigheit, oder wenn auch geringe Nachlässigkeit, soll aufs nachdrücklichste und nach Befinden sofort, im Wiederholungsfall aber unausbleiblich mit Kassation, im Fall aber Schaden daraus entstanden ist, außerdem noch nach den Kriminalgesetzen bestraft werden.

§. 43. Haben die Lootsen wegen Sturm oder dergleichen dem Schiffe nicht bis nach der Rhede entgegen gehen können, so muß der Lootsen-Kommandeur dafür sorgen, daß sie mit einem Lootsenboote auslaufen, und so nahe an den Baaken als möglich in der Richtung der Baaken halten. (§. 4.) Er selbst muß sich dann aber ungesäumt nach der Flaggenbaake begeben, und durch Winken mit dieser den Lauf des Schiffes dirigiren.

§. 44. Zeigt sich, daß das Schiff zum Einlaufen wahrscheinlich zu tief liegt, oder daß dasselbe anderer Umstände wegen nicht ohne die größte Gefahr einlaufen kann, so muß der Lootsen-Kommandeur sogleich sämmtliche Baaken niederlegen.

Dies muß überhaupt auch geschehen, wenn fliegender Sturm oder andere Umstände gar kein Einlaufen gestatten.

§. 45. Kommt aller angewandten Vorsicht unerachtet ein Schiff in Gefahr, oder gar auf den Strand, so muß der Lootsen-Kommandeur sogleich ein oder ein Paar Böte mit starken Ankern und Tauen und anderen Rettungsgeräthschaften herausschicken oder sie selbst nach dem Schiffe begleiten, um dies wo möglich sogleich wieder abzuwinden und flott zu machen. Der Lootsen-Kommandeur ist verantwortlich dafür, daß die hiernach und nach §. 46 erforderlichen Böte, Taue, Anker und Rettungsgeräthschaften stets vollständig in brauchbarem Stande bereit gehalten werden; er ist verpflichtet, was daran fehlt, der Kaufmannschaft oder dem Schifffahrtsgerichte ungesäumt anzuzeigen, und auf der schleunigen Anschaffung oder Wiederherstellung zu bestehen. (S. §. 53.)

§. 46. Erlaubt die Witterung es aber nicht, mit den gewöhnlichen Böten an das Schiff zu kommen, so ist es unerläßliche Pflicht des Lootsen-Kommandeurs, sich zu Rettung der Menschen und wichtigsten Güter oder Dokumente mit dem sogen. Rettungsboote sogleich selbst nach dem Schiffe zu begeben, zu welchem Ende dies Boot mit allen dazu gehörigen Utensilien und Rettungsgeräthschaften jeden Augenblick zum Auslaufen bereit gehalten werden muß.

§. 47. Schiffen, die in den Hafen nicht einlaufen können oder wollen, sondern auf der Rhede bleiben, muß der Lootsen-Kommandeur sogleich einen sichern Ankerplatz anweisen lassen; im Fall sie aber in Noth oder auf eine gefährliche Stelle gerathen sind, muß er ihnen ungesäumt mit den erforderlichen Anstalten zu Hülfe kommen, auch wenn er es nöthig findet, einen Lootsen am Bord lassen.

§. 48. Die Aufsicht über die gestrandeten Schiffe und die Bergung der dazu gehörigen Güter, liegt zwar den Strandoffizianten ob, so lange indessen die Lootsen an der Rettung des Schiffs oder der Menschen und wichtigsten Güter noch arbeiten, ist es die Pflicht des Lootsen-Kommandeurs, solche Anstalten zu treffen, daß den Strandoffizianten die Bergung und Aufsicht, welche ihnen obliegt, so viel als möglich erleichtert werde.

§. 49. Es ist die Pflicht des Lootsen-Kommandeurs, die Fahrt oft, und während der Zeit, da die Schifffahrt im Gange ist, wo möglich alle Tage zu untersuchen auszupeilen, wobei der Hafenbau-Inspektor, so oft es angeht, mitzufahren die Pflicht und das Recht hat.

Er muß auch ein genaues Tagebuch über Wind und Wetter, über den Zustand, die Tiefe und die Veränderungen des Stromes und Fahrwassers, sowie über die ein- und ausgehenden Schiffe führen, und dabei Namen des Schiffes, Namen des Schiffers, Gegenstand der Ladung, den Ort, von welchem das Schiff kommt, oder wohin es geht, die Tiefe, auf welche es abgeladen ist, und den Namen des Lootsen, der es ein- oder ausgebracht, genau bemerken.

Die bemerkten Aenderungen an der Fahrt, Rhede und Hafen muß der Lootsen-Kommandeur durch Anschlag an der Börse, den Kaufleuten und Schiffern ohne Anstand bekannt machen, sofern sie irgend einen wesentlichen Einfluß auf die Schifffahrt haben.

§. 50. Der Lootsen-Kommandeur muß besonders darauf sehen, daß die Baaken zweckmäßig gestellt und gut in Ordnung gehalten werden, sowie auch, daß die Fahrt mit einer hinreichenden Zahl gehöriger Marken deutlich bezeichnet sei (§. 2). Vorzüglich muß er das Fahrwasser, die Rhede und die Baaken nach Stürmen jedesmal genau untersuchen, und sämmtliche Zeichen revidiren, ob sie noch vorhanden sind, und an den rechten Stellen liegen, auch ob die Baaken noch zweckmäßig stehen.

§. 51. Sobald Zeichen unrecht liegen oder fehlen, muß er sie durch die Lootsen an die rechte Stelle legen oder durch andere ersetzen lassen, in welcher Hinsicht Reservezeichen von jeder Sorte, sowie Reserveruthen zu den Baaken beständig bei der Pilotage vorräthig gehalten werden müssen. Die Baaken darf der Lootsen-Kommandeur nie eigenmächtig verrücken, sondern sobald er es für nöthig erachtet, muß er es dem Schifffahrtsgericht anzeigen, welches die nöthigen Veränderungen dann ganz ungesäumt, jedoch mit Zuziehung des Hafen-Bau-Inspektors, Hafenmeisters, sämmtlicher Oberlootsen und einiger erfahrner Schiffer zu veranlassen hat.

§. 52. Alle vom Lootsen-Kommandeur bemerkte, oder ihm angezeigte, der Schifffahrt nachtheilig liegende alte Anker, Wracke oder andere Gegenstände muß er, sobald es angeht, herausschaffen, bis dahin aber sogleich durch eine Warnungsmarke (einen Kreuzbesen) bezeichnen lassen, und dem Schifffahrtsgerichte davon Anzeige machen; sowie er über alle etwanige Verbesserungsvorschläge mit dem Schifffahrtsgericht, als der ihm unmittelbar vorgesetzten Behörde, zu konferiren hat.

§. 53. Der Lootsen-Kommandeur führt die besondere Aufsicht über die Lootsenböte, das gesammte Pilotagewesen und die Rettungsanstalten. Er muß dafür sorgen, daß es an nichts fehle, und Alles zum jedesmaligen Gebrauch stets in Bereitschaft sei. So oft daher etwas anzuschaffen oder zu repariren nöthig ist, muß er dies sogleich anzeigen und besorgen lassen. Er muß auch über das Pilotagewesen ein ganz genaues Inventarium führen.

§. 54. Schiffer, die ausgehen wollen, müssen sich beim Lootsen-Kommandeur melden, und erhalten von ihm, gegen Abgabe des von der Licent-Kammer erhaltenen Erlaubnißscheins, einen Lootsen-Zettel, wodurch ihnen ein Lootse zum Ausbringen angewiesen wird. Er darf bei Kassationsstrafe kein Schiff ausgehen lassen, oder ihm einen Lootsen weisen, bevor der Schiffer den von der Licent-Kammer empfangenen Erlaubnißschein eingehändigt hat.

§. 55. Die Anzahl der Lootsen kann niemals unter zwölf sein. Dagegen aber bleibt es der Kaufmannschaft unbenommen, die Ansetzung von so viel mehrerer zu veranlassen, als sie dem Bedürfniß der Schifffahrt angemessen finden. Auf jede fünf gemeine Lootsen wird wenigstens ein Ober-Lootse angestellt. Sollte demohnerachtet bei ungewöhnlich lebhafter Schifffahrt, die Zahl der regelmäßig angestellten Lootsen nicht hinreichen, so muß der Lootsen-Kommandeur so viele Hülfslootsen, als nöthig sind, sogleich engagiren, und daher beständig darauf bedacht sein, erfahrene Seeleute hierzu in Bereitschaft zu haben, von deren Qualifikation zu diesem Geschäfte er sich überzeugt hat.

§. 56. Kein Lootse darf bei Kassation ein Schiff eher besteigen, um es in See zu bringen, ehe er von dem Lootsen-Kommandeur dazu Befehl erhalten hat. Der Lootsen-Kommandeur ist dagegen gehalten, die Schiffe nach der Reihe abzufertigen, nach welcher sie ihm ihre Erlaubnißscheine von der Licent-Kammer einhändigen. Jedoch versteht es sich von selbst, daß ein Schiff, welches ausgebracht werden kann, nicht deswegen aufgehalten werden darf, weil ein anderes, das durch seine besondere Verhältnisse auszugehen verhindert wird, etwa früher am Licent abgefertigt worden ist.

Dem Lootsen-Kommandeur und den Lootsen wird durchaus verboten, von den Schiffern oder Passagieren irgend ein Geschenk an Geld oder andern Sachen zu fordern. Sie sind auch nicht befugt, für ihre gewöhnlichen Amtsverrichtungen eine freiwillig angebotene Belohnung anzunehmen. Nur in außerordentlichen Fällen, wenn z. B. ihre Amtsverrichtung mit eigner Gefahr verknüpft war, oder durch ihre Bemühungen ein Schiffer oder Passagier aus einer wirklichen Gefahr gerettet ist, kann ihnen die Annahme eines freiwillig gegebenen Geschenks gestattet werden; sie müssen jedoch der unmittelbar vorgesetzten Behörde sofort und spätestens binnen 24 Stunden davon Anzeige machen, welche die eintretenden Umstände zu berücksichtigen und hiernach zu bestimmen hat, ob dem Beschenkten das angenommene Geschenk als eine freiwillige Belohnung seiner außerordentlichen Dienstleistungen nach der obigen Festsetzung belassen, oder aber demselben das erhaltene Geschenk als eine geforderte oder unverdiente Belohnung zu entziehen und zur Armenkasse abzuliefern sei.

Jede Uebertretung dieser Vorschrift wird, außer dem Verluste des geforderten und verschwiegenen Geschenks nachdrücklich bestraft; im Wiederholungsfall ist diese Strafe allenfalls bis zur Kassation zu verschärfen.

Ist ein Schiffer, um verweigerter oder vorenthaltener Geschenke willen, unbillig behandelt, aufgehalten, oder ihm nicht die bereiteste Hülfe geleistet worden, so hat der Lootsen-Kommandeur oder Lootse sofort Kassation verwirkt.

Die Schiffsmäkler sind von Amtswegen verpflichtet, jeden zu ihrer Kenntniß gelangenden Fall, wo ein Geschenk gefordert oder angenommen worden, der unmittelbar vorgesetzten Behörde sofort anzuzeigen. Unterlassen sie diese Anzeige, so werden sie als Mitschuldige angesehen und bestraft.

§. 57. Bei Havarie oder andern Untersuchungen, wo der Lootsen-Kommandeur vom Schifffahrtsgericht als sachverständiger Deputatus zugezogen wird, liegt ihm die vorzüglichste Gewissenhaftigkeit und Unparteilichkeit ob.

§. 58. Der Lootsen-Kommandeur muß sich oft bei den einkommenden Schiffern über das Verhalten des Lootsen, der bei ihm am Bord gewesen, erkundigen, die von den Schiffern gegen sie angebrachten Klagen mit Billigkeit aufnehmen, und auf der Stelle streng untersuchen, und überhaupt darauf sehen, daß die Lootsen ihre Pflichten ohne Ausnahme genau erfüllen, indem sie ihm zunächst untergeben sind, und er für ihr Betragen insoweit verantwortlich ist, als ihm unzeitige Nachsicht, Partellichkeit und Sorglosigkeit dabei nachgewiesen werden kann.

Dagegen hat er auch das Recht und die Pflicht, bei jeder Vakanz unter den

Lootsen den Vorschlag zur Besetzung der erledigten Stellen zu machen. Er muß auch die Anzustellenden jedesmal genau prüfen, und ist überhaupt dafür verantwortlich, daß zu jeder Zeit ordentliche und geschickte Lootsen gehalten werden.

Jede Dienstvernachlässigung der Lootsen muß er sogleich selbst bestrafen, oder dem Schifffahrtsgericht zur schnellen Bestrafung anzeigen (s. §. 74).

§. 59. Der Lootsen-Kommandeur ist dem Schifffahrtsgerichte untergeordnet, und den bereitesten Gehorsam schuldig.

Wenn er sich auf kurze oder lange Zeit von seinem Posten entfernt, muß er den ältesten Ober-Lootsen zur Wahrnehmung seiner Geschäfte substituiren; letzteres jedoch immer mit ausdrücklicher Genehmigung des Schifffahrtsgerichts, ohne dessen Erlaubniß der Lootsen-Kommandeur sich keinen Tag, und zur Zeit der Schifffahrt sich keinen halben Tag entfernen darf. Unterläßt er diese Anzeige, so bleibt er nicht allein für seinen Stellvertreter verantwortlich, sondern soll auch überdies noch in eine Ordnungsstrafe genommen werden.

Dritter Abschnitt.

Instruktion für die Lootsen.

§. 60. Die Lootsen, deren in Memel mindestens zwei Ober-Lootsen und zehn gemeine Lootsen sind, deren Zahl aber nach dem Gutachten der Kaufmannschaft vermehrt werden kann, stehen zunächst unter den Befehlen des Lootsen-Kommandeurs, dem (oder im Fall der Abwesenheit seinem Stellvertreter, welches der jedesmal anwesende und dienstfähige älteste Ober-Lootse ist) sie den pünktlichsten und bereitesten Gehorsam in allen Stücken schuldig sind.

Die Lootsen werden vom Lootsen-Kommandeur mit Zuziehung des Hafenmeisters und sämmtlicher Ober-Lootsen geprüft und vom Schifffahrtsgericht bestätigt. Es dürfen nur erfahrne, gesunde und starke Seeleute von unbescholtenem Rufe als Lootsen angestellt werden. Bei ihrer Wahl muß das Schifffahrtsgericht vorzüglich auf die Vorschläge des Lootsen-Kommandeurs und der Kaufmannschaft rücksichtigen. Auf keinen Fall kann ein Seemann, welchen der Lootsen-Kommandeur für unfähig erklärt, zum Lootsen angenommen werden.

Unter gleich vorzüglichen Seeleuten sollen diejenigen vorgezogen werden, die fertig lesen und schreiben können. Zum Ober-Lootsen, deren wenigstens einer auf fünf gemeine Lootsen sein muß, darf Niemand angenommen werden, der nicht ganz fertig lesen und schreiben kann.

Die Lootsen werden vereidigt, sind jedoch nicht als fest angestellte Offizianten anzusehen, und können nicht allein bei erwiesenem Dienstvergehen, sondern auch, wenn sie dem Trunke ergeben sind, oder wenn sie nach dem Zeugnisse des Lootsen-Kommandeurs nicht mehr zu Lootsen taugen, ohne weitere Untersuchung geradehin entlassen werden.

Dieses Zeugniß muß aber durch den Hafenmeister, oder durch zwei Mitglieder der Memeler Kaufmannschaft, oder durch zwei Schiffer, oder zwei Ober-Lootsen bestätigt werden.

§. 61. Die Lootsen sind alles, was die gegenwärtige Hafen-Ordnung bestimmt, zu befolgen, und auf die Befolgung derselben Acht zu haben, verbunden, ganz vorzüglich aber liegt ihnen die Sorge für die einkommenden Schiffe ob; sie müssen sich stets in zwei Wachen theilen, deren jede mindestens aus einem Ober-Lootsen und fünf gemeinen Lootsen besteht, und von welchen letztern einer sich beständig, so lange es Tag ist, auf dem Lootsenthurm (Kielbaake) aufhalten, aber alle zwei Stunden abgelöset werden soll. Dieser muß darauf Acht haben, ob sich ein Schiff in See zeigt. Sobald dies geschieht, muß er es gleich dem Lootsen-Kommandeur melden, und die andern zur Wache gehörigen Lootsen müssen unterdessen, je nachdem Wind und Wetter es erheischen, eine Segelschaloupe oder ein Ruder-Boot zum Ausgehen fertig machen.

Ein Ober-Lootse fährt darin mit vier oder fünf gemeinen Lootsen dem Schiffe sogleich entgegen, und die andern bisher nicht zur Wache gehörigen Lootsen treten nun ganz in Stelle der in See gegangenen.

§ 62. Die ausgegangenen Lootsen müssen sich, wenn sie mehrere Schiffe in See gewahr werden, auf diese vertheilen, und sie wo möglich alle besetzen, die Lootsenschaloupe aber mit einem Schiff mit herein bringen. Zeigen sich mehrere Schiffe, als die Lootsen besetzen können, so müssen auch die zurückgebliebenen Lootsen ihnen gleich entgegen fahren, und nöthigenfalls nur einer oder zwei zurückbleiben, um die Hülfslootsen zusammen zu rufen, auch bei etwanigen Unglücksfällen der Schiffe den Lootsen-Kommandeur zu unterstützen.

§. 63. Wenn die Lootsen wegen Sturm und dergleichen in See zu gehen Bedenken haben, der Lootsen-Kommandeur aber mitzugehen bereit ist, so müssen die

Lootsen sofort mit ihm hinausfahren, es mag dies zur Einholung eines ankommenden, oder zur Hülfe eines verunglückten oder in Gefahr schwebenden Schiffes geschehen.

Der Kommandeur bestimmt die Ober-Lootsen und Lootsen, die ihn begleiten sollen, und derjenige Ober-Lootse oder Lootse, der, sobald der Kommandeur sich mitzufahren erklärt hat, nur auch noch die geringste Bedenklichkeit gegen das Auslaufen äußert, ist auf der Stelle ganz unbedingt kassirt, und darf niemals mehr als Lootse gebraucht werden.

Aufwiegelnde Reden oder Widersetzlichkeit sollen überdies noch mit Gefängniß-, Zuchthaus- oder Festungsstrafe, nach dem Grade des Verschuldens, beahndet werden.

§. 64. Können die Lootsen nicht in See kommen, so müssen sie dem Schiffe, so weit es irgend möglich, entgegen fahren, und ihm mit einer rothen Flagge die Fahrt andeuten. Die zurückgebliebenen Lootsen müssen sich aber sogleich nach den Baaken begeben, um mittelst derselben den Lauf des Schiffes nach Anordnung des Lootsen-Kommandeurs, oder in dessen Abwesenheit des Ober-Lootsen, dirigiren.

§. 65. Andere, als die besonders dazu angeschafften Lootsenböte, sollen nur in dem Falle gebraucht werden, wenn die Lootsenböte schon in See, oder wider Verhoffen nicht so schnell als ein anderes Fahrzeug in dringenden Fällen bereit sind.

§. 66. Sobald der Lootse das Schiff besteigt, muß er sich genau erkundigen, auch selbst untersuchen, wie tief es geht, und selbst die Leitung des Schiffs übernehmen. Geht das Schiff zu tief zum Einlaufen, so hat er es an einen sichern Ankerplatz auf der Rhede zu bringen; wenn es aber einlaufen kann, so fährt er damit in den Hafen, legt es an den ihm vom Hafenmeister oder Ballast-Inspektor zu bestimmenden Platz, und muß den Schiffer dann zum Lootsen-Kommandeur hinweisen und ihn auffordern, sich von demselben ein Exemplar dieser Hafen-Ordnung geben zu lassen, um sie genau zu befolgen.

§. 67. Wenn der Lootse das Schiff auf der Rhede sicher vor Anker gebracht hat, so kommt er nach dem Hafen zurück, und muß dem Lootsen-Kommandeur den Namen des Schiffes und Schiffers, den Ort, von wo es kommt, die Ladung und wie tief das Schiff geht, auf einem geschriebenen Zettel genau anzeigen.

§. 68. Die Lootsen müssen das Fahrwasser und das ganze Memelsche Revier, so oft es angeht, und bei lebhafter Schifffahrt, wenigstens das Fahrwasser täglich untersuchen, um beständig ganz genau damit bekannt zu sein. Sie müssen dabei auch die Seezeichen jedesmal nachsehen, und was sie verändert, verletzt oder unzweckmäßig liegend finden, sowie alle der Schifffahrt etwa nachtheiligen Gegenstände im Grunde des Meeres, dem Lootsen-Kommandeur sogleich anzeigen.

§. 69. Die Lootsen müssen die Seezeichen jederzeit nach Anweisung des Lootsen-Kommandeurs legen oder aufnehmen, sich überhaupt mit ihnen, sowie mit den Baaken und deren Gebrauch, und mit allen Pilotagegeräthschaften, den Rettungsanstalten u. s. w. genau bekannt machen, da ihnen der Gebrauch und auch die Unterhaltung derselben nach Anweisung des Lootsen-Kommandeurs zunächst obliegt.

§. 70. Das Einholen und Ausbringen der Schiffe durch die Lootsen geschieht in der Regel nach einer gewissen Reihefolge, so, daß ein Lootse nach dem andern die Schiffe besetzt. Die Ober-Lootsen werden bei dieser Reihefolge mitgezählt. Etwanige Hülfslootsen haben keinen Anspruch auf eine Reihefolge, sondern werden nur in Nothfällen gebraucht.

Wenn jedoch der Lootsen-Kommandeur es befiehlt, ist jeder Lootse ohne Rücksicht auf die Reihefolge, Schiffe ein- und auszubringen, und wenn die Reihe an ihm war, zurück zu treten, unbedingt und ohne Widerrede verpflichtet.

§. 71. Kein Lootse darf ohne Anweisung des Lootsen-Kommandeurs, und bevor der Schiffer sich bei demselben gemeldet, ein Schiff ausbringen. Der Schiffer muß den vom Lootsen-Kommandeur erhaltenen Lootsen-Zettel dem Lootsen, der ihn in See begleitet, einhändigen, und dieser hat ihn nachher dem Lootsen-Kommandeur wieder zurück zu geben.

§. 72. Kein Lootse darf sich ohne Erlaubniß des Lootsen-Kommandeurs von seinem Posten oder seiner Wohnung entfernen, und wenn er zu der Hälfte der Lootsen gehört, die die Wache halten müssen, so darf ihm in der Regel gar kein Urlaub gegeben werden.

§. 73. Ganz besonders sind die Lootsen noch verpflichtet, darauf zu sehen, daß die Bestimmungen der §§. 6 bis 17 von den Schiffern genau befolgt werden. Wenn sie Verletzungen derselben bemerken, müssen sie es sogleich anzeigen, widrigenfalls sie als Mitschuldige des Schiffers angesehen und bestraft werden sollen.

§. 74. Vorsätzlicher Ungehorsam gegen die Befehle des Lootsen-Kommandeurs soll mit Kassation und Gefängniß bestraft werden. Sobald der Lootsen-

Kommandeur wegen Gefahr, in welcher sich ein Schiff befindet, selbst mit ausgeht, hat er das Recht, sich durch jedes Mittel, das er vor der Obrigkeit und seinem Gewissen sich verantworten zu können traut, auf der Stelle den unbedingten Gehorsam zu verschaffen. Außer solchen Nothfällen aber kann er nur kleine Dienstvergehen der Lootsen selbst mündlich untersuchen und sogleich mit Arrest bestrafen, der jedoch nicht die Dauer von 24 Stunden übersteigen darf. Größere Vergehen muß der Lootsen-Kommandeur dem Schifffahrtsgericht anzeigen, welches sie dann so schnell als möglich zu untersuchen und zu bestrafen hat.

Zur Entlassung der Lootsen bedarf es (§. 60) gar keiner förmlichen Untersuchung, sobald ihre Untauglichkeit nach §. 60 bescheinigt wird, oder der Fall des §. 63 eintritt. Im letzteren Falle darf der Lootsen-Kommandeur nur auf seinen Amtseid allein das Faktum dem Schifffahrtsgerichte anzeigen, und es bedarf zur Bestätigung dieser Anzeige keines andern Zeugnisses.

Vierter Abschnitt.

Instruktion für den Hafenmeister.

§. 75. Der Hafenmeister hat die Bestimmungen dieser gegenwärtigen Hafen-Ordnung aufs genaueste zu befolgen, und auf deren Befolgung zu sehen; insbesondere führt er die Aufsicht über alle im Dangestrom und im Hafen liegende Schiffe (§. 13 — 40). Er muß jedem Schiffe, sobald es in den Hafen kommt, einen Platz anweisen und die Lootsen wohl im Allgemeinen instruiren, wo sie die Schiffe, die sie einbringen, in jedem Falle anlegen sollen.

§. 76. Vorzüglich hat der Hafenmeister eine genaue Aufsicht über die in der Dange liegenden Schiffe zu führen, von welchen keines seinen Platz ohne sein Vorwissen ändern darf. Er muß hierbei bei eigner Verantwortung auf Beobachtung der §§. 21 — 24, 27, 28, 30 — 34 und 36 bringen, und jede Verletzung derselben, sowie überhaupt jede ihm bekannt werdende Unordnung, sogleich dem Schifffahrtsgericht anzeigen.

§. 77. Bei den im Hafen liegenden Schiffen muß der Hafenmeister besonders darauf Bedacht nehmen, daß kein Schiff in die Gesichtslinie der Baaken komme, oder diese zum Theil verdecke. Jedes Schiff, welches zufällig etwa in die Gesichtslinie der Baaken gekommen sein möchte, muß sogleich daraus entfernt werden, und der Hafenmeister darf unter keinem Vorwande dulden, daß ein Schiff darin liegen bleibe.

§. 78. Der Hafenmeister ist befugt, jedem Schiffer, der seinen Anordnungen zu folgen sich weigert oder zögert, sogleich die Taue kappen zu lassen und ihn zu seiner Pflicht anzuhalten.

Um dem Hafenmeister die Aufsicht über die Schiffe zu erleichtern, und seine Befehle auszuführen, sind ihm einige Stromknechte und Dange-Lootsen untergeordnet, welche die Schiffer gleichfalls gehörig respektiren müssen.

§. 79. Der Hafenmeister steht unter den Befehlen des Schifffahrtsgerichts, und ist diesem den genauesten Gehorsam schuldig. Er darf sich auch ohne Erlaubniß desselben keinen Tag entfernen.

(N. C. C. T. XII. b. S. 857. Nr. 91 de 1809.)

Hierzu sind ergangen:

1. Zum §. 13. Verordn. der K. Reg. zu Königsberg v. 10. Juni 1828, wonach das Löschen des Ballastes eines zu tief beladenen Schiffes, außerhalb der Rhede an Stellen wo die Wassertiefe mindestens 12 Klafter beträgt, unter Aufsicht des an Bord befindlichen Lootsen nachgegeben ist.

2. Verordn. ders. Reg. v. 18. Mai 1842, nach welcher die Strafe für Uebertretung der in dem §. 19 gegebenen Vorschriften auf 1 bis 10 Thlr. festgesetzt ist.

3. Verordn. ders. Reg. v. 4. Juni 1853 über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen im Hafen zu Memel.

Auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1853[1]), betreffend die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen und Pommern, verordnen wir über die Verpflichtung zur Annahme von Seelootsen im Hafen von Memel Folgendes:

§. 1. Jeder Führer eines Schiffes ist bei Vermeidung einer Geldbuße bis zu 50 Rthlr. oder einer Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen verpflichtet, bei dem Eingange aus der See in den Hafen und bei dem Ausgange aus demselben in See

1) Siehe S. 48.

sich eines See-Lootsen nach den in der Hafen- und Lootsen-Ordnung für den Hafen von Memel vom 10. Oktober 1809 näher angegebenen Bestimmungen zu bedienen.

§. 2. Von dieser Verpflichtung sind frei:

1. die zur Königl. Marine gehörenden Kriegsfahrzeuge und die zum Dienst für die Königl. Marine herangezogenen Privatfahrzeuge, so lange diese von Offizieren der Königl. Marine geführt werden;
2. die Führer von offenen Fahrzeugen jeder Art;
3. die Führer von bedeckten nicht tiefer als 7 Fuß gehenden Fahrzeugen, welche
   a) entweder ohne Kiel mit flachem Boden gebaut sind, oder
   b) Küstenschiffe sind und eine Tragfähigkeit von nicht mehr als 25 (fünf und zwanzig) Normal-Lasten haben;
4. die Führer von Leichterfahrzeugen und Leichterschiffen jeder Art.

§. 3. Sind die im §. 2. vom Lootsenzwange befreiten Schiffe entweder mit Ballast oder mit Gütern und Ballast beladen, so sind ihre Führer zur Annahme eines Seelootsen verbunden.

§. 4. Die im Uebrigen in Ansehung der Verpflichtung zur Annahme von Seelootsen bestehenden Vorschriften bleiben, soweit darin durch die vorstehenden Bestimmungen nichts geändert wird, in Kraft.

Königsberg, den 4. Juni 1853.

(Königsberger Amtsbl. 1853, Nr. 24, S. 117, 118. Stettiner Amtsbl. 1853, S. 181.)

4. Hinsichtlich des Betriebes der Dampfschifffahrt wird auf das S. 230 mitgetheilte Regulativ v. 18. April 1844 verwiesen.

V. Polizei-Ordnung für den Hafen zu Pillau vom 14. März 1822.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c. Thun kund und fügen hiermit zu wissen: daß Wir nöthig erachtet haben, eine neue Polizeiordnung für den Hafen von Pillau zu erlassen, welche an die Stelle der Pillauer Hafen- und Lootsenordnung vom 6. Oktober 1789 tritt.

Wir verordnen demnach wie folgt:

Kein Schiff darf, außer im äußersten Nothfall, ohne Lootsen einsegeln.

§. 1. Sobald ein Schiffer auf der Rhede von Pillau ankommt, und in das Seegatt einlaufen will, soll er seine Nationalflagge wehen lassen und die Lootsen erwarten.

Wer ohne Lootsen oder ohne ein, mit der rothen Flagge vom Lande oder im Gatt gegebenes Zeichen, oder bei niedergelegten Baaken einsegelt, verfällt in eine Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslast.

Nur im höchsten Nothfalle, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in Stelle eines derselben einen andern erfahrnen Seemann zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn diese nach reiflicher Ueberlegung es auch für nothwendig halten, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen: so ist ihm zwar gestattet, ohne die Lootsen abzuwarten, einzusegeln; er ist jedoch in einem solchen Falle verpflichtet, den dadurch anderen Schiffen und Gütern und dem Fahrwasser verursachten Schaden zu ersetzen. Die Untersuchung, ob ein solcher Nothfall wirklich Statt gefunden, geschieht von der Deputation des Kommerzien-Kollegiums zu Pillau unter Zuziehung des Lootsenkommandeurs und anderer Sachverständigen, und die Entscheidung gebührt dem Kommerzien-Kollegium zu Königsberg.

Solche Nothfälle können nur höchst selten Statt finden, weil die Lootsen bei der größten Verantwortung verpflichtet sind, jedem Schiffe, so weit als es nur angänglich ist, entgegen zu fahren. Ist dieses aber wegen Sturm und Eisgang durchaus unmöglich: so wird auf die vorderste Baake eine große rothe Flagge aufgesteckt, und mit dieser der richtige Lauf des Schiffes durch Winken angedeutet werden. Nach der Seite, nach welcher die Baake mit der Flagge geneigt wird, muß der Schiffer steuern, und wenn dieselbe gerade in die Höhe gerichtet ist, auf dieselbe zufahren.

Kein Schiffer soll ohne Lootsen aus dem Hafen weder in die See, noch nach den Binnenorten aussegeln.

§. 2. Das Aussegeln aus dem Hafen in die See oder nach dem Binnenlande über das frische Haff, darf durchaus nicht, und bei einer Strafe von Einem Thaler von jeder Schiffslast, ohne Lootsen geschehen, weshalb der Schiffer bei dem Lootsenkommandeur mit Vorzeigung der Schlußabfertigung der Steuer-Behörde sich melden, und die ihm angewiesenen Lootsen aufnehmen muß.

Auf einkommenden und ausgehenden Schiffen müssen beim Vorbeisegeln der Festung die Bramsegel gestrichen und muß die Flagge gehißt werden.

§. 3. Jeder Schiffer ist, er mag ein- oder aussegeln, verbunden, beim Vorbeischiffen der Festung die Bramsegel zu streichen, auch seine Flagge wehen zu lassen, und diese beim Einkommen nicht eher als nach geschehener Zollabfertigung niederzuholen.

Der Schiffer muß dem Lootsen, sowie er das Schiff betritt, die Tiefe des Schiffs und die Beschaffenheit des Kiels anzeigen.

§. 4. Jedem Schiffer liegt ob, sowohl auf der Rhede, als wenn er von Pillau nach binnenländischen Orten aussegelt, dem Lootsen, sobald derselbe das Schiff betritt, gewissenhaft anzuzeigen: wie tief sein Schiff gehe und ob es einen hangenden oder geraden Kiel hat, imgleichen ob es mit einem losen Kiel versehen ist. Eine falsche Angabe dieser Art wird mit Zwei Thalern von jeder zehnten Last der Schiffsgröße bestraft.

Uebernimmt der Lootse das Schiff einzubringen: so muß der Schiffer ihm die Leitung desselben ganz überlassen, auch sein Schiffsvolk dazu anhalten, ihm in in allen Stücken und besonders bei Regierung der Segel und des Ruders genau zu folgen, und das Schiff da anzulegen, wo der Lootse nach der ihm ertheilten Anweisung es hinbringt, widrigenfalls der Schiffer in die gleiche Strafe von Zwei Thalern für jede zehnte Last verfällt. Sollte der Lootse aber bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen: so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 2 zu versammelnden Schiffsraths dem Lootsen die Direktion abzunehmen; ein solcher Fall muß aber der Hafen-Polizeikommission sogleich angezeigt und alsdann die Untersuchung und Bestrafung des Schiffers oder des Lootsen eingeleitet werden.

Zum Leichten der zu tief gehenden Schiffe müssen die erforderlichen Leichterfahrzeuge und Hülfsarbeiter angenommen werden.

§. 5. Wenn ein Schiff zu tief geht, darf kein Schiffer sich weigern, Leichterfahrzeuge, die zu dem Ende jederzeit in Pillau vorhanden sind, und welche den auf der Rhede liegenden Schiffen angewiesen werden müssen, so wie, wenn die Schiffsmannschaft zur geschwinden Entladung, vorzüglich auf der Rhede, nicht hinreicht, die nöthige Hülfsmannschaft aus dem Hafen anzunehmen.

Die Spediteurs der Ladung und des Schiffs haben die Verpflichtung, die zur geschwinden Entlossung des Schiffes auf der Rhede nöthige Hülfsmannschaft binnen zwei, höchstens drei Stunden zu beschaffen; nach Ablauf dieser Frist steht dem Lootsenkommandeur die Befugniß zu, dieselbe auf Ansuchen des Schiffers und für Rechnung der Säumigen zu gestellen.

Auf der Rhede und im Fahrwasser darf kein Anker geworfen werden, welcher nicht mit einer Boye versehen ist.

§. 6. Sollte Jemand auf der Rhede und im Tief oder im Fahrwasser einiges Wrack, verlorne Anker oder andere der Schifffahrt hinderliche Dinge bemerken: so muß er solche wo möglich sofort bezeichnen, und hiernächst dem Lootsen-Kommandeur davon Anzeige machen. Auch muß kein Schiffer auf der Rhede und im Fahrwasserstrome, oder wo es sonst ist, vor Anker gehen, bevor er nicht die Anker, die er fallen läßt, mit Boyen versehen hat. Die Uebertretung dieser Vorschrift hat eine Strafe von Zehn Thalern, und in dem Falle, daß der Schiffer genöthigt wird, ein solches unbeboytes Anker liegen zu lassen, den Verlust des Ankers zur Folge, indem dasselbe nach dem Ostpreußischen Provinzialrechte Zusatz 148 §. 10 demjenigen zur Entschädigung oder Belohnung überlassen werden soll, der ein solches Anker mit eigenem Gefäße oder Geräthschaften herausbringt.

Die Marken des Tiefs und der Fahrt dürfen nicht verschleppt werden.

§. 7. Vorsätzliche Verschleppung der Marken des Tiefs und der Fahrt in die See und im Hafen wird mit einer Geldstrafe von Funfzig bis Dreihundert Thalern geahndet; geschieht aber eine solche Verschleppung der Marken ohne des Schiffers Schuld, so muß er es sogleich dem Lootsenkommandeur anzeigen, damit die Marken wiederum an ihren Ort gebracht werden können, widrigenfalls er in eine Strafe von Funfzig Thalern verfällt.

Polizeiliche Vorschriften für den Fall einer Quarantaine.

§. 8. Wird wegen ansteckender Krankheit oder verdächtiger Waare dem Schiffe ein Quarantaineplatz angewiesen, so muß der Schiffer sogleich eine gelbe Flagge aufstecken. Er darf alsdann ohne schriftliche Erlaubniß des Lootsenkommandeurs diesen Platz weder verlassen, noch mit andern Schiffen, Booten oder mit den

Einwohnern des Strandes auf irgend eine Weise Gemeinschaft pflegen. Die Uebertretung dieser Vorschrift soll mit der nachdrücklichsten Leibesstrafe, welche nach Beschaffenheit der Umstände, der mit der Verletzung der Quarantaine vorhandenen Ansteckungsgefahr und nach Maßgabe des dadurch verursachten Schadens von sechsmonatlicher Zuchthaus- oder Festungsstrafe bis zur Todesstrafe des Beils ausgedehnt werden kann, geahndet werden. Ueberdies sollen die bestellten Quarantaine-Aufseher befugt sein, die verbotene Kommunikation durch jedes, nach dem Grade des Widerstandes erforderliche Zwangsmittel und äußersten Falls sogar durch Tödtung der Uebertreter zu hindern.

Diese Bestimmungen sollen dem Führer des Schiffes und dem Schiffsvolke, so wie solches unter Quarantaine gesetzt worden, ausdrücklich durch den Lootsen-Kommandeur bekannt gemacht werden.

Auf der Rhede, in's Fahrwasser, Tief und in's Gatt darf kein Ballast geworfen werden, und im Hafen muß das Lossen des Ballastes nach Anweisung des Hafenmeisters, unter Aufsicht des Ballast-Aufsehers geschehen.

§. 9. Kein Schiffer darf, bei einer Strafe von Funfzig Thalern, Ballast weder auf der Rhede, noch in das Tief oder Fahrwasser, oder beim Aussegeln nach Binnenorten in's Haff auswerfen. Wenn der herausgeworfene Ballast noch irgend nachtheilig werden kann: so muß der Schiffer überdies zur Fortschaffung desselben oder zur Deponirung der dazu erforderlichen Kosten angehalten werden.

Kann der Schiffer diese Kosten weder deponiren noch Bürgschaft stellen, so ist das Schiff mit Arrest zu belegen, wobei der Schiffer dem Rheder und Ablader für jeden Verlust verantwortlich wird. Bei Schiffen, welche mit augenscheinlich zu wenigem Ballast oder gar ballastleer ankommen, wird die Entschuldigung, daß der Ballast an unschädlichen Stellen in die See ausgeworfen sei, gar nicht angenommen, sondern es soll dann sogleich gerichtlich gegen den Schiffer verfahren werden.

Im Hafen darf kein Ballast eher als nach einem von dem Hafenmeister erhaltenen und mit dem Visa des Hafen-Bauinspektors versehenen Erlaubnißschein, und an keinem anderen Orte, als der vom Hafen-Bauinspektor und Ballast-Aufseher angewiesen wird, und unter Mitaufsicht der Steuer-Behörde ausgeladen werden.

Diese Ausladung muß mit der Vorsicht geschehen, daß kein Ballast in's Wasser falle, und muß derselbe wenigstens drei Fuß über die Kays, und wo keine vorhanden, zehn Fuß vom Ufer abgeworfen werden. Wer dagegen handelt, wird an Gelde mit Zehn bis Zwanzig Thalern, auch nach Befinden am Leibe bestraft. Sollte aber durch Vernachlässigung dieser Vorschrift Ballast in's Wasser fallen: so hat der Schiffer eine Strafe von Funfzig Thalern und die Arbeiter nach Befund der Sache körperliche Züchtigung oder Gefängnißstrafe von 8 Tagen bis zu 4 Wochen zu gewärtigen. Diejenigen Schiffer aber, welche mit Ballast nach Königsberg oder Elbing aufsegeln, sind verpflichtet, wenn zum Behuf der Hafen- und Treibeldämme außerhalb der Stadt Ballast gebraucht wird, mit ihren Schiffen da anzulegen, wo sie auf die Anordnung des die Hafenbaue inspicirenden Bau-Beamten von den Lootsen angewiesen werden.

Meldung des ankommenden Schiffers bei dem Lootsenkommandeur.

§. 10. Gleich nach der Ankunft muß jeder Schiffer mit dem Lootsen, welcher ihn eingebracht hat, sich nach dem Bureau des Lootsenkommandeurs verfügen, und daselbst seinen Namen, den Namen, die Gattung und Größe des Schiffs, und wie tief es geht, imgleichen den Ort, woher es kommt, die Art der Ladung und wohin sie bestimmt ist, und wenn er Passagiere mitbringt, auch diese namentlich anzeigen, wonächst er letztere zur Vorlegung ihrer Pässe oder sonstigen Legitimation an die Ortspolizei-Behörde anweisen muß.

Die Unterlassung dieser Vorschrift wird mit einer Geldstrafe von Fünf Thalern geahndet.

Unmittelbar aus dem Lootsen-Bureau hat er sich durch den Lootsen nach dem Haupt-Zollamte führen zu lassen.

Allgemeine Vorschrift wegen Verhaltens des Schiffers gegen die Zoll- und Steuer-Behörde.

§. 11. In Bezug auf die Zoll- und Steuer-Verfassung ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge ein genaues Verzeichniß unter der Benennung: „General-Deklaration" abzugeben. Wie solche anzufertigen, und was ferner von dem Schiffer in Bezug auf das Steuerwesen zu beobachten ist, ergiebt das Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges über Pillau (s. S. 180), wonach sich derselbe, so weit es ihn betrifft, genau zu achten hat.

§. 12. Außer dem Schiffer darf Niemand sich ohne Genehmigung vor der Zoll-Abfertigung von dem Schiffe bei Zehn Thaler Strafe entfernen. Nur in dringenden Fällen kann von dieser Regel eine Ausnahme gestattet werden, und nur unter der Bedingung, daß der, welcher früher das Schiff verläßt, sich sogleich bei der Orts-Polizei-Behörde meldet.

Was dem Schiffer in Rücksicht der Legitimation der mitzunehmenden Passagiere und seiner Schiffsmannschaft zu beobachten obliegt.

§. 13. Kein Schiffer darf einen Passagier aus dem Hafen mitnehmen, bevor nicht dessen Paß von der Orts-Polizei-Behörde untersucht und richtig befunden worden.

Die Schiffer dürfen ferner keinen Matrosen oder anderen Seemann, er sei von welcher Qualität er wolle, ohne vorhergegangene Musterung in Dienst nehmen oder heuern, widrigenfalls sie für jeden gedungenen Mann in eine Strafe von Fünf Thalern verfallen.

Endlich sind die Schiffer verpflichtet, sowohl bei ihrer Ankunft als vor ihrer Abfahrt eine vollständige Musterrolle ihrer Schiffsmannschaft, aus welcher sich die speciellen Verhältnisse derselben genau ergeben, der Polizei-Behörde einzureichen.

Ohne Anweisung des Hafenmeisters darf kein Schiff auf dem Strome und im Hafen eine andere Lage vornehmen.

§. 14. Auf dem Strome darf kein Schiffer anderswo ankern, oder im Hafen anderswo sich hinlegen, als wohin er durch die Lootsen und unter Vorwissen der Steuer-Behörde angewiesen wird, am wenigsten darf ein Schiffer mit seinem Schiffe nach eigenem Gutdünken vom Strom in den Hafen zu holen, sondern er hat sich deshalb bei dem Hafenmeister zu melden und einen Lootsen nachzusuchen, bei Strafe von Fünf bis Zehn Thalern.

Im Hafen müssen die Braamraaen, Stangen 2c. abgenommen werden.

§. 15. Sobald das Schiff im Hafen liegt, müssen die Braamraaen und Stangen herunter genommen, der Klieverbaum, blinde Raae, Besaams-Gieck, Ruderkopf und nach geschehener Revision auch der Flaggenstock ganz eingenommen, die Unter-Raaen getoppt und die Anker gehörig ausgesetzt werden.

Unterlassungen werden mit einer Geldstrafe von Fünf Thalern geahndet.

Was dem Schiffer in Rücksicht des Feuerhaltens auf dem Schiffe zu beobachten obliegt.

§. 16. Auf den im Hafen liegenden Schiffen darf unter keiner Bedingung Feuer gehalten werden, und es muß vielmehr das Kochen der Speisen und die Zubereitung von Schiffsmaterialien, als: Pech, Theer, Haarpeus, Schwärzel u. s. w. am Lande in den dazu erbauten Kochhäusern geschehen. Eben so wenig darf auf einem im Hafen liegenden Schiffe Tabak geraucht werden.

Den auf dem Strom, im Kessel und in der Rönne vor Anker liegenden Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, erlaubt, Feuer zu halten, jedoch muß dieses bei Sonnenuntergang und bei stürmischer Witterung sogleich ausgelöscht werden.

Licht auf den Schiffen zu brennen, ist zwar erlaubt, jedoch nicht anders als in einer wohlverschlossenen Laterne und unter gehöriger Aufsicht.

Leicht Feuer fangende Sachen, als: Pech, Theer, Haarpeus, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. s. w. müssen zur Nachtzeit nicht auf dem Verdecke gehalten, sondern wenn möglich beim Sonnenuntergange unter dasselbe gebracht werden.

Jeder Schiffer muß seine Leute zur genauen Befolgung dieser Vorschriften anhalten, indem derselbe für jede Uebertretung bei nicht hinreichend befundener Entschuldigung mit Fünf und zwanzig Thalern Geld- oder verhältnißmäßiger Gefängnißstrafe belegt werden soll. In so fern ein wirklicher Feuerschaden entstanden, treten übrigens gegen den Schuldigen die gesetzlichen Kriminalstrafen ein.

Im Hafen darf nicht geschossen werden, und der auf einem einkommenden Schiffe befindliche Vorrath von Schießpulver muß gleich nach der Ankunft abgeliefert werden.

§. 17. Im Hafen innerhalb der Stadt und dem Festungs-Glacis oder auf dem Strome darf ohne Konsens der Polizei-Behörde und der Königl. Kommandantur bei einer Strafe von Fünf bis Funfzig Thalern weder mit Kanonen noch mit kleinem Gewehr geschossen werden; zu welchem Ende alle Kauffahrteischiffe, bei ihrer Ankunft in dem Hafen, ihren Vorrath an Schießpulver bis zum Ausgange an die Polizei-Behörde abliefern müssen, deren Ermessen es überlassen bleibt, sich wegen einstweiliger sicheren Unterbringung desselben an die Festungs-Kommandantur zu wenden.

Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen eine schwarze Flagge so

lange wehen lassen, als das Schießpulver am Bord ist, und auch so lange den ihnen angewiesenen Ankerplatz nicht verlassen.

Was der Schiffer zur Vermeidung der Verflächung des Hafens und der Beschädigung der Bohlwerke zu beobachten hat.

§. 18. Ein jeder mit seinem Schiffe im Hafen liegende Schiffer muß alles vermeiden, was die Verflächung des Hafens und die Beschädigung der Bohlwerke erzeugt.

Zu dem Ende darf bei einer Strafe von Fünf bis Zwanzig Thalern nicht das Mindeste von Unrath, es möge Namen haben, wie es wolle, über Bord in's Wasser geworfen werden, sondern muß alles gesammelt und an den Wehrdamm an der Ostseite des Hafens gebracht werden.

Bei dem Festmachen der Schiffe längs der Bohlwerke müssen die Reibhölzer gegen die bestimmten Haltpfähle, oder in Ermangelung derselben, auf besondere Anweisung des Hafenmeisters, an feste, der Konstruktion der Uferbaue nicht schädliche Gegenstände, und nicht gegen die Bohlen des Bohlwerks gehängt werden, und diejenigen Schiffe, welche im Graben mit dem Bugspriete gegen das Land liegen, müssen dem Bohlwerke mit dem Stäbing auf einen Fuß Länge nicht zu nahe kommen. Ueberhaupt müssen die Bohlwerke, sowohl in der Stadt als am Wehrdamm, weder durch Holzhauen noch auf sonst irgend eine Art beschädigt, auch die allda liegenden Steine zu keinem Behuf fortgenommen werden.

Uebertretungen dieser Vorschriften werden gleichfalls mit einer Geldstrafe von Fünf bis Zwanzig Thalern geahndet.

Am Strande darf nicht Bernstein gelesen werden.

§. 19. Den am Strande befindlichen und aus der See ausgeworfenen Bernstein muß bei Vermeidung der gesetzlichen harten Strafe Niemand aufzunehmen sich unterstehen.

Mit welcher Einschränkung es den Matrosen erlaubt ist, vom Bord des Schiffes sich zu entfernen und am Lande sich aufzuhalten.

§. 20. Die Matrosen und andere Schiffsleute sollen im Winter nicht länger als bis zehn Uhr Abends, und von Pfingsten bis Michael nicht länger als bis eilf Uhr am Lande in den Wirthshäusern sich aufhalten; wer nach dieser Zeit sich daselbst betreffen läßt, wird gefänglich eingezogen, und den folgenden Tag durch die Polizei-Behörde bestraft. Bis Sonnenuntergang muß auf jedem Schiffe die Hälfte der Equipage, und auf kleinen Schiffen unter 20 Last müssen wenigstens zwei Mann jederzeit an Bord anzutreffen sein.

Den Anordnungen des Hafenmeisters im Hafen muß genau Folge geleistet werden.

§. 21. Der Schiffer und dessen Leute müssen alle Anordnungen des Hafenmeisters im Hafen, ohne Widersetzlichkeit genau befolgen, auch den Lootsen, die jedesmal auf Geheiß des Hafenmeisters entweder Schiffe zu verholen, oder aus und in die Lage zu bringen haben, in dieser, so wie in ihren anderen Amtsverrichtungen gehörig und anständig begegnen. Wer solches unterläßt, hat eine Strafe von Drei bis Fünf Thalern zu erwarten.

Die Uebertretung der hier gegebenen Vorschriften hat außer der Strafe die Verpflichtung zu jedem Schadenersatz zur Folge.

§. 22. Eine jede Uebertretung der den Schiffern über ihr Verhalten im Hafen zu Pillau vorstehend gegebenen Vorschriften hat außer der darauf festgesetzten Strafe die Verpflichtung zum Ersatz eines jeden an anderen Schiffen und Gütern, so wie dem Hafen und den Hafen-Anstalten dadurch erwachsenen Schadens zur nothwendigen Folge.

Bezeichnung der Kassen, zu welchen die Strafgelder fließen.

§. 23. Die in vorstehenden Festsetzungen angeordneten Strafen fließen, wenn sie auf Handlungen oder Unterlassungen gesetzt sind, die gegen polizeiliche Vorschriften verstoßen, als die nach §§. 1, 2, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 17, 21 zur See-Armenkasse; diejenigen Strafen aber, deren Zweck Sicherung des Hafens und der Hafen-Anstalten ist, als die nach §§. 6, 7, 9, 18 werden zur Hafenkasse eingezogen.

Dienstanweisungen der Hafen-Polizei-Beamten.

§. 24. In Gemäßheit dieser Polizei-Ordnung sind der Lootsenkommandeur, die Ober- und gemeinen Seelootsen, die Binnen- oder Hafflootsen, und der Hafenmeister mit angemessenen Dienstanweisungen zu versehen.

Theilnahme der Kaufmannschaft von Königsberg an der Hafen-Polizei.

§. 25. Die Kaufmannschaft in Königsberg soll befugt und verpflichtet sein, die Ausführung dieser Polizei-Ordnung zum Besten des Hafens und aller dahin

gehörigen Anstalten zu kontroliren, und sich zu diesem Ende mit den dabei gleichfalls interessirten Kaufmannschaften zu Elbing und Braunsberg in Verbindung erhalten.

Wir beauftragen insbesondere Unser Ministerium des Handels mit der Ausführung dieser Polizei-Ordnung, welche auch für das Ausland zweckmäßig bekannt zu machen ist, und befehlen Unseren Ministerien, Landes-Kollegien, Justiz- und Polizei-Behörden, und überhaupt sämmtlichen Schiffern und Seefahrern, darnach, jeder an seinem Theil, gebührend zu achten.

So geschehen Berlin, den 14. März 1822.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

C. Fürst v. Hardenberg. Graf v. Bülow.

(Ges.-S. 1822. S. 89.)

Dazu sind ergangen:

1. Kabinetsordre v. 21. Juni 1852, betr. das Feuerhalten und Tabakrauchen auf den im Hafen von Pillau liegenden Schiffen.

Auf Ihren Bericht vom 20. Mai d. J. will ich Sie hiedurch ermächtigen, daß im §. 16 der Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau vom 14. März 1822 enthaltene unbedingte Verbot des Feuerhaltens und Tabakrauchens auf den im Hafen liegenden Schiffen aufzuheben, und Ihnen überlassen, durch lokalpolizeiliche Bestimmungen festsetzen zu lassen, unter welchen Bedingungen das Feuerhalten und Tabakrauchen sowohl auf den im Hafen von Pillau selbst, als auf den daselbst im Strom, im Kessel oder auf der Rönne liegenden Schiffen gestattet oder verboten sein soll. Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Sanssouci, den 21. Juni 1852.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

Nachdem das Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und das Königl. Ministerium des Innern in Folge der vorgedruckten Allerh. Kabinets-Ordre vom 21. Juni c. — Gesetzsammlung für 1852, S. 462 — das im §. 16 der Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau vom 14. März 1822 enthaltene unbedingte Verbot des Feuerhaltens und Tabakrauchens auf den im Hafen liegenden Schiffen, mittels Reskripts vom 8. v. M., aufgehoben und uns beauftragt haben, das Nähere hierüber durch polizeiliche Bestimmung festzusetzen, wird hierdurch wie folget verordnet.

Auf den im Hafen, auf dem Strome, im Kessel und in der Rönne liegenden Schiffen, deren Ladung nicht aus Flachs, Hanf, Pech, Theer oder andern leicht feuerfangenden Gegenständen besteht, darf Feuer zum Kochen der Speisen und Getränke und zum Heizen gehalten, desgleichen auch Tabak geraucht werden, jedoch sind dabei folgende Bestimmungen zu beobachten:

1) die Erlaubniß zum Feuerhalten kann nur ertheilt werden, wenn das Schiff eine völlig feste Kajüte und eine ordentliche Schiffsküche mit überdeckter Feuerung hat, Boden und Wände in der Küche, so weit die Feuerung reicht, ganz massiv verblendet, oder mit Eisenblech beschlagen sind und die Rauchröhre überall einen Fuß vom Holzwerke entfernt ist;
2) das Feuer darf nur von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gehalten und muß bei letzterem ausgelöscht werden. Ebenso muß das Feuer ausgelöscht werden, wenn das Schiff sich in Bewegung setzt, wenn sich ein Sturm erhebt, oder wenn ein anderes mit leicht entzündlichen Gegenständen beladenes Fahrzeug in seine Nähe kommt;
3) Feuer darf nur gemacht und unterhalten werden, wenn das Schiff noch mit der erforderlichen Bemannung versehen ist;
4) die Zubereitung von Schiffmaterialien, als Pech, Theer, Haarpeus, Schwärzel und dergl. muß am Lande in den dazu erbauten Kochhäusern geschehen;
5) Licht auf den Schiffen zu brennen, ist zwar erlaubt, jedoch nicht anders, als in einer wohl verschlossenen Laterne und unter gehöriger Aufsicht.

Königsberg, den 14. August 1852.

Königl. Preuß. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. der Königsberger Reg. 1852 S. 188. 189)

2. Verordnung der K. Reg. zu Königsberg v. 4. Juni 1853 über die Verpflichtung zur Annahme von Lootsen im Hafen von Pillau [1].

Auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1853, (s. S. 48) betr. die Erleichterung des Lootsenzwanges in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Preußen

1) Siehe noch die S. 239 mitgetheilte Bekanntmachung der K. Reg. zu Königsberg v. 3. Sept. 1853.

und Pommern verordnen wir über die Verpflichtung zur Annahme von Seelootsen im Hafen zu Pillau Folgendes:

§. 1. Jeder Führer eines Schiffes ist bei Vermeidung einer Geldbuße bis zu 50 Rthlr. oder einer Gefängnißstrafe bis zu 6 Wochen verpflichtet, bei dem Eingange aus der See in den Hafen und bei dem Ausgange aus demselben in See sich eines Seelootsen nach den in der Polizei-Ordnung für den Hafen von Pillau vom 14. März 1822 näher angegebenen Bestimmungen zu bedienen.

§. 2. Von dieser Verpflichtung sind frei:

1. die zur Königl. Marine gehörenden Kriegsfahrzeuge und die zum Dienst für die Königl. Marine herangezogenen Privat-Fahrzeuge, so lange diese von Offizieren der Königl. Marine geführt werden;
2. die Führer von offenen Fahrzeugen jeder Art;
3. die Führer von bedeckten, nicht tiefer als 7 Fuß gehenden Fahrzeugen, welche
   a) entweder ohne Kiel mit flachem Boden gebaut sind, oder
   b) Küstenschiffe sind und eine Tragfähigkeit von nicht mehr als 30 (dreißig) Normal-Lasten haben.
4. die Führer von Leichter-Fahrzeugen und Leichter-Schiffen jeder Art;
5. die regelmäßig fahrenden Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe, insofern deren Führer nachgewiesen haben, daß sie mit dem Fahrwasser hinlänglich bekannt sind.

Die von den Dampfschleppschiffen bugsirten Schiffe sind jedoch, sofern sie nicht zu den ad 1 und 2 gedachten Fahrzeugen gehören, mit einem Seelootsen zu besetzen.

§. 3. Sind die im §. 2 vom Lootsenzwange befreiten Schiffe entweder mit Ballast, oder mit Güter und Ballast beladen, so sind ihre Führer zur Annahme eines Seelootsen verbunden.

§. 4. Die im Uebrigen in Ansehung der Verpflichtung zur Annahme von Seelootsen bestehenden Vorschriften bleiben, soweit darin durch die vorstehenden Bestimmungen nichts geändert wird, in Kraft.

Königsberg, den 4. Juni 1853.

(Amtsbl. der Königsberger Reg. 1853 S. 115. 116.)

3. Hinsichtlich des Dampfschifffahrts-Verkehr ist auf das Regulativ v. 18. April 1844 — S. 230 — hinzuweisen.

VI. Polizei-Ordnung vom 27. April 1842 für die Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde.

Wir Friedrich Wilhelm 2c. 2c. haben für nöthig erachtet, nähere Bestimmungen über das Verhalten der Schiffer auf der Rhede und in den Häfen zu Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu erlassen, und verordnen daher, wie folgt:

A. Verhalten des Schiffes auf der Rhede und beim Einlaufen in den Hafen.

§. 1. Sobald ein Schiff auf die Rhede kommt, soll der Führer desselben, wenn er in den Hafen einsegeln will, seine Nationalflagge aufstecken, den Lootsen erwarten und nicht ohne dessen Hülfe einlaufen. Nur kleinere Fahrzeuge von funfzehn Last Tragfähigkeit und darunter, welche ausschließlich zur Küstenfahrt dienen, können ohne Annahme eines Lootsen einlaufen.

§. 2. Im Nothfall, d. h. wenn der Schiffer augenscheinliche Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, hat derselbe zuvor den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann oder in der Stelle eines derselben einen andern erfahrenen Seemann, bei kleinen Fahrzeugen den Bestmann und ältesten Matrosen, zu einem Schiffsrath zu versammeln, und wenn dieser nach reiflicher Erwägung es für nothwendig hält, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, so ist es ihm erlaubt, ohne Lootsen einzusegeln.

§. 3. Wenn heftige Stürme das Entgegenkommen der Lootsen verhindern, das Schiff aber ohne sie in den Hafen eingehen kann, so wird solches dem Schiffer durch Aufstecken einer Fahne auf der östlichen Molenspitze angedeutet. Die Tiefe des Seegatts nach Fußen wird durch Kugeln, welche an einem in schräger Richtung angespannten Tau angereiht sind, angezeigt und die zu nehmende Richtung der Fahrt durch Neigen einer Fahne zur Rechten oder Linken bezeichnet. Wenn bei stürmischer Witterung keine Flagge weht, so darf der Schiffer gar nicht einsegeln, sondern muß auf der Rhede vor Anker gehen oder die See halten.

§. 4. Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Schiffer schuldig, ihm die rechten Marken, wie tief sein Schiff liegt, und ob dasselbe noch außerdem einen losen Kiel (Unterkiel) habe, anzugeben, sowie über alle auf den Zustand des Schiffs und der Mannschaft Bezug habende Gegenstände gewissenhaft Auskunft zu ertheilen.

§. 5. Mit den ergangenen gesundheitspolizeilichen Vorschriften hat sich der Schriffer angelegentlich bekannt zu machen und dieselben zur Vermeidung der auf die Uebertretung geordneten gesetzlichen Strafen, genau zu befolgen. Es sind jedoch auch die Lootsen verpflichtet, sogleich bei ihrem Eintreffen den Schiffer von seinen Obliegenheiten in dieser Hinsicht noch besonders zu unterrichten.

§. 6. Den Anweisungen des Lootsen ist der Schiffer zu folgen und daher auch an dem Ort Anker zu werfen verpflichtet, den ihm der Lootse auf der Rhede anweisen wird, wenn Umstände das Einbringen des Schiffs nicht gestatten. Beim Einlaufen aber ist dem Lootsen die Leitung des Schiffs gänzlich zu überlassen, und der Schiffer den Anordnungen desselben auf das Genaueste zu folgen verbunden.

Sollte der Lootse jedoch bei Führung des Schiffs Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und sich nicht warnen lassen, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des nach §. 2 zu versammelnden Schiffsraths dem Lootsen die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber von dem Schiffer gleich nach seiner Ankunft dem Haupt-Zollamte zur weitern Untersuchung angezeigt werden.

§. 7. Kein Schiffer soll auf der Rhede Ballast auswerfen, ohne dazu die Genehmigung des Ober-Lootsen erhalten zu haben.

§. 8. Der auf der Rhede oder im Hafen vor Anker gehende Schiffer muß seinen Anker mit einer senkrecht über demselben schwimmenden Boje versehen.

§. 9. Jede absichtliche oder aus grober Fahrlässigkeit verübte Beschädigung oder Verrückung der Seetonnen hat eine gerichtlich zu erkennende Strafe von 50 bis 200 Thaler neben dem Ersatz des verursachten Schadens, zur Folge. Zufällige Beschädigungen dieser Marken, sowie die auf der Rhede und im Fahrwasser von dem Schiffer oder seiner Mannschaft entdeckten, der Schifffahrt nachtheiligen Dinge müssen, sobald der Schiffer ans Land kommt, dem Ober-Lootsen sogleich angezeigt werden.

B. Verhalten der Schiffer während ihres Aufenthalts im Hafen.

§. 10. Sobald ein Schiff bis an die Molen gelangt ist, muß der Schiffer die Segel einziehen, und im Hafen angekommen, muß er an der ihm vom Ober-Lootsen im Einverständniß mit der Steuer-Behörde zur Löschung der Ladung oder zur Reparatur anzuweisenden Stelle anlegen. Zwischen dem Schiffsbord und dem Bollwerke muß der Schiffer lange Rundhölzer oder Reisbündel befestigen, um jede Beschädigung des Bollwerks zu verhindern, auch darf er das Schiffstau nicht an dem Bollwerke, sondern nur an den vorhandenen Wurfpfählen befestigen.

Während des Aufenthalts muß jedes Schiff, sofern solches durch den Ober-Lootsen angeordnet wird, die Segel herunterlassen, Raaen und Stangen und überhaupt alle bewegliche den Raum beengende Takelage abnehmen. Dagegen muß die Flagge aufgezogen werden, wenn die Steuerbeamten zum ersten Mal Behufs der Revision an Bord kommen.

§. 11. Seine Schiffspapiere muß der Schiffer sofort, soweit sie auf die Steuer-Abfertigung Bezug haben, an das Haupt-Zollamt, sein und seiner Mannschaft und der vorhandenen Passagiere Pässe aber beziehungsweise an den Polizei-Direktor zu Colberg, den Magistrat zu Rügenwalde und bis auf weitere Anordnung, an den Voigt zu Stolpmünde abgeben.

§. 12. In Bezug auf die Steuer-Verfassung insbesondere ist der Schiffer verpflichtet, über den Inhalt seiner Ladung nach Art und Menge dem Haupt-Zollamt ein genaues Verzeichniß (Deklaration) abzugeben, welchem die dazu gehörigen Schiffspapiere beizufügen sind. Was in dieser Beziehung, sowie ferner hinsichtlich des Steuerwesens von ihm zu beobachten ist, ergiebt in Verbindung mit dem Zollgesetze und der Zollordnung vom 23. Januar 1838 das Regulativ über die Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges auf den Mündungen der Persante, Wipper und Stolpe vom 16. Dez. 1820, wonach derselbe sich genau zu achten hat.

§. 13. Ein jeder Schiffer haftet während seines Aufenthalts auf der Rhede, im Hafen oder in Binnengewässern für das ordnungsmäßige Betragen der Mannschaft am Bord des Schiffs, und vertritt nach näherer Vorschrift der Landesgesetze die Folgen des von ihr begangenen Unfugs.

Auch muß der Schiffer, wenn von der Schiffsmannschaft Jemand entlassen wird oder sich heimlich entfernt, dies sogleich der §. 11 bezeichneten Polizeibehörde anzeigen.

§. 14. Der Hafen darf auf keine Weise durch Auswerfen von Ballast, Schmutz oder Kehricht verunreinigt werden, sondern es muß solches nach Anweisung des Ober-Lootsen ans Land gebracht werden.

§. 15. Das Kochen der Speisen ist nur auf denjenigen Fahrzeugen gestattet, welche einen eingerichteten Heerd oder Feuerfang haben, und darf nur zur Tageszeit geschehen. Theer, Pech und andere leicht Feuer fangende Materialien dürfen niemals auf dem Schiffe, sondern nur am Lande an einem sichern, dazu vom Ober-Lootsen anzuweisenden Platze gekocht werden.

Licht darf außerhalb der Kajüte nur in wohl verschlossenen Laternen gebraucht werden.

§. 16. Schiffe, welche Schießpulver als Ladung führen, müssen eine schwarze Flagge aufstecken und sich außerdem allen von der Polizei-Behörde nach Maßgabe der Gesetze zu treffenden Anordnungen unterwerfen.

Schiffern, die nur eine geringe Quantität Pulver bei sich führen, welche sie jedenfalls anzuzeigen haben, kann dasselbe nach dem Gutachten der Ober-Lootsen gelassen oder unter Zuziehung der Ortspolizeibehörde am Lande sicher in Verwahrung gebracht werden.

Das Schießen mit Feuergewehr im Hafen und insbesondere von den Schiffen aus ist untersagt.

§. 17. Nur die im Winterlager liegenden Schiffe dürfen unbemannt bleiben, auf jedem andern Schiffe muß stets wenigstens Ein Mann als Wache bleiben.

§. 18. In Ansehung des Löschens der Ladung haben sich die Schiffe nach den Anordnungen des Haupt-Zollamts eben so zu achten, als bei der Einnahme anderweiter Ladung, wobei außerdem die Vorschriften der §§. 94 bis 114 des im §. 12 genannten Regulativs zu befolgen sind.

Das Fahren mit schwer beladenen Wagen dicht am Bollwerke beim Ein- und Ausladen ist untersagt, und es darf nur da gefahren werden, wo solches von dem Ober-Lootsen ausdrücklich nachgegeben ist.

C. Verhalten der Schiffer bei ihrem Abgange von der Rhede oder aus dem Hafen.

§. 19. Vor dem Abgange muß der Schiffer seine Abfertigung von der Steuerbehörde erhalten haben, und sich durch eine Bescheinigung derselben (See-Ausgangspaß) darüber ausweisen können. Die gehörig visirten Pässe hat der Schiffer von der §. 11 bezeichneten Polizeibehörde zurückzunehmen, auch sich von derselben unter der Musterrolle des Schiffs bescheinigen zu lassen, daß in der Mannschaft desselben keine Veränderung vorgegangen ist, oder welche Matrosen er entlassen und im Hafen wieder geheuert hat. Passagiere, welche nicht im Besitz eines vorschriftsmäßigen Passes sind, darf kein Schiffer an Bord nehmen.

§. 20. Mit allen Abfertigungsattesten meldet der Schiffer sich bei dem Ober-Lootsen, zur Anweisung eines Lootsen, dessen er zur Ausbringung seines Schiffs sich bedienen muß; nur bei Fahrzeugen von Funfzehn Last Tragfähigkeit und darunter ist das Auslaufen ohne Lootsen gestattet. Wegen der Befugnisse des Lootsen beim Ausbringen eines Schiffs finden die für den Eingang im §. 6. enthaltenen Vorschriften Anwendung.

§. 21. Wenn ausgehende Schiffe Ballast nehmen wollen, so haben sie die Anweisung desselben von dem Ober-Lootsen zu gewärtigen.

D. Allgemeine Bestimmungen.

§. 22. Die Uebertretungen der in dieser Polizei-Ordnung enthaltenen Vorschriften werden nach Maßgabe der Umstände mit Geldbußen von Einem bis Funfzig Thalern bestraft. Die Festsetzung der Strafen erfolgt nach summarischer Untersuchung durch das Haupt-Zollamt in Gemäßheit der in §. 243 und 247 des Anhangs zur Allg. Gerichts-Ordnung ergangenen Vorschriften; gegen das Straf-Resultat steht binnen zehn Tagen nach dessen Eröffnung der Rekurs an die Regierung zu Cöslin in allen Fällen, eine Berufung auf gerichtliche, durch das betr. Land- und Stadtgericht zu führende Untersuchung aber nur in dem Falle offen, wenn die Strafe mehr als Fünf Thaler beträgt.[1])

Verläßt der Denunziat vor Beendigung der Untersuchung den Hafen, so muß er eine zur Deckung der Strafe und Kosten ausreichende Summe bei dem Haupt-Zollamte deponiren.

§. 23. Die festgesetzten Strafen werden, wenn sie die Sicherung der Hafen-Anstalten und des Fahrwassers zum Zweck haben, von dem Haupt-Zollamte bei den Hafengeldern verrechnet, alle übrigen Strafen aber fließen beziehungsweise zu den

1) Aufgehoben durch die Verord. v. 3. Januar 1849. (Ges.-S. S. 14 ff.)

in Colbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde zu errichtenden See-Armenkassen.

Wir beauftragen insbesondere Unsern Minister der Finanzen und des Handels mit der Ausführung dieser Polizei-Ordnung, welche, soweit es erforderlich, auch im Auslande bekannt zu machen ist.

(Gef.-Samml. 1842, S. 203.)

Dazu:

Verordn. der K. Reg. zu Cöslin v. 29. Aug. 1853 an das K. Hauptzollamt zu Rügenwalde.

Der von dem Königl. Haupt-Zollamt in dem Berichte vom 3. d. M. enthaltene Antrag, das Kochen auf den Wasserfahrzeugen ohne Unterschied im dortigen Hafen bei stürmischer Witterung zu verbieten, steht im Widerspruch mit dem §. 15 der Hafen-Polizei-Ordnung vom 29. April d. J., wonach das Kochen auf den Fahrzeugen, welche einen eingerichteten Heerd und Feuerfang haben, bei Tageszeit gestattet ist. Ohne Zweifel ist jedoch bei Emanirung der gedachten Hafen-Polizei-Ordnung vorausgesetzt worden, daß Heerd und Feuerfang gut und gefahrlos eingerichtet sein müssen und auf eine solche Beschaffenheit würde demnach nur zu halten sein. Rücksichtlich der kleinen Fahrzeuge, namentlich der Steinböte, läßt sich eine gute und gefahrlose Einrichtung der Feuerungsanlage aber bei dem gedrängten Raum und der Nähe des Holzwerks nicht annehmen, und deshalb wird das Königl. Haupt-Zollamt ermächtigt, das Kochen auf diesen Fahrzeugen nur dann freizugeben, wenn sie oberhalb der Brücke des Hafens anlegen.

Unter dem Ausdruck „Tageszeit" kann selbstredend nur die Zeit von Sonnenaufgang und Sonnenuntergang verstanden werden.

VII. Hafenordnung für die Stadt Greifswald vom 10. Decbr. 1838.

Wir Bürgermeister und Rath der Stadt Greifswald thun kund hiermit:

Eine Revision der hiesigen Hafenordnung vom 29. März 1804 hat ergeben, daß dieselbe bei den in neuerer Zeit eingetretenen Veränderungen mit den hiesigen Hafenanstalten nicht überall mehr ausreicht, und es ist daher unter Aufhebung der Hafenordnung vom Jahr 1804 die gegenwärtige neue Hafenordnung nach verfassungsmäßiger Berathung mit der Ehrliebenden Bürgerschaft unter Vorbehalt Landesobrigkeitlicher Bestätigung von uns errichtet.

Verhalten der Schiffer auf der hiesigen Rhede und beim Einlaufen in den Hafen.

§. 1. Sobald ein Schiff aus der See auf der Rhede zur Wyck ankommt, ist der Führer verpflichtet, seine Nationalflagge aufzustecken und ehe und bevor er mit seinem Schiffe in den Hafen einläuft, zuerst für seine Person an Land zu gehen und sich bei dem Hafenmeister zur Wyck zu melden.

§. 2. Der Schiffer hat, wenn er beim Hafenmeister sich meldet, sich sofort mit den gesundheitspolizeilichen Vorschriften sowohl, als auch mit den ihn angehenden Bestimmungen der Steuergesetze und den ihn treffenden Hafenabgaben bekannt zu machen und ist der Hafenmeister verpflichtet, ihn von seinen desfallsigen nächsten Obliegenheiten vorläufig zu unterrichten. Auch ist der Schiffer verbunden, sogleich, wenn er sich beim Hafenmeister meldet, bei demselben ein Exemplar dieser Hafen-Ordnung, insofern er nicht schon eins am Bord führt, anzukaufen.

§. 3. Auf der Rhede darf kein Ballast ausgeworfen werden und ist es zur Erleichterung des Schiffes nöthig, schon auf der Rhede Ballast aus demselben zu löschen, so ist der Schiffer verpflichtet, diesen Ballast durch Boote oder Jachten nach dem Ballastplatze hinbringen zu lassen.

§. 4. Die ausgeworfenen Anker müssen gehörig bezeichnet, d. h. mit Boyen versehen sein, wobei die Boyenreise aber dergestalt zu verkürzen sind, daß die Boyen sich senkrecht über dem ausgeworfenen Anker schwimmend erhalten.

§. 5. Die ankommenden Schiffe werden von den Lootsen nur bis auf die Rhede gebracht; sollte ein Schiffer verlangen, von der Rhede noch in den Hafen zur Wyck durch einen Lootsen gebracht zu werden, so muß er sich bei dem Lootsen zur Wyck deshalb besonders melden.

Vorschriften für den Schiffer während seines Aufenthalts im Hafen zur Wyck und bei der Stadt Greifswald, so wie bei der Fahrt auf dem Ryck.

§. 6. Wenn das Schiff in den Hafen eingelaufen ist, sind sofort die Anker

binnen Bord zu legen, der Klüverbaum, die blinde Raae und der Besans- oder Briggbaum einzuziehen und die Unterraaen zu toppen.

§. 7. Nachdem der Schiffer mit seinem Schiffe im Hafen angekommen ist, muß er der Polizeibehörde in Greifswald die zu seiner und seiner Leute Legitimation gereichenden Schiffspapiere vorlegen, auch die Pässe etwaniger Passagiere daselbst abgeben, auf Verlangen muß er sich auch selbst mit seiner Schiffsmannschaft stellen.

§. 8. Während des Aufenthalts auf der Rhede und im Hafen haftet der Schiffer für das ordnungsmäßige Betragen seiner Schiffsmannschaft und vertritt alle und jede Folgen der von derselben begangenen Uebertretungen dieser Hafen-Ordnung und der sonst bestehenden, die Schifffahrt betreffenden polizeilichen Anordnungen. Auch muß er, wenn die Schiffsbesatzung ganz oder theilweise, selbst auch nur ein einzelner seiner Leute, entlassen wird, oder heimlich davon geht, der Polizei davon die Anzeige machen.

§. 9. Jede Verrückung der Seetonnen und Marken, und überhaupt alle nachtheiligen Veränderungen und Uebelstände, welche der Schiffer im Fahrwasser oder bei den sonstigen Hafenanstalten wahrnimmt, ist er dem Hafenmeister zur Wyck oder bei der Stadt sofort anzuzeigen verbunden.

§. 10. Im Hafen zur Wyck sowohl, als an den Bollwerken zu Greifswald darf der Schiffer nur mit seinem Schiffe an demjenigen Platz anlegen, welcher ihm resp. vom Hafenmeister zur Wyck oder zu Greifswald angewiesen wird. An den Ufern des Ryckflusses vom Hafen zur Wyck bis zur Stadt darf überall nicht ohne specielle Erlaubniß des Hafendepartements angelegt werden.

§. 11. Die Schiffer, welche an den Bollwerken anlegen, sollen lange Rundhölzer oder starke Reisbündel und Tauwerke aushängen und jede unmittelbare Berührung des Schiffs mit den Bollwerken vermeiden, dürfen auch die Schiffstaue nicht an letzteren, sondern nur an den Wurfpfählen oder den eisernen Ringen befestigen.

§. 12. Beim Trindeln auf dem Leinpfade müssen, wenn sich Fahrzeuge auf dem Ryck begegnen,

1) solche Fahrzeuge, welche von Menschen gezogen werden, denen, welche von Pferden gezogen werden, immer ausweichen, danächst aber
2) müssen Boote, Jachten und überhaupt Stromfahrzeuge den Seeschiffen stets, es mögen diese stromauf- oder stromabwärts gehen, die Leine werfen; sonst aber ist
3) jedes stromabwärts gehende Fahrzeug verbunden, demjenigen, welches stromaufwärts geht, auszuweichen und die Leine zu werfen.

§. 13. Bei dem Anlegen an eine Lade- oder Löschstelle ist der Schiffer verbunden, die Reihefolge, welche der Hafenmeister angeordnet und wobei dieser zunächst immer diejenigen, welche sich zuerst bei ihm gemeldet haben, vorgehen zu lassen hat, strenge zu befolgen, und selbst, wenn derselbe an einer Lösch- oder Ladestelle binnen einer den Umständen nach zu bestimmenden Frist noch nicht ladet oder löscht, verpflichtet, sein Schiff nach einer andern, vom Hafenmeister anzuweisenden Stelle ungesäumt wieder hinzuholen und inzwischen einem andern Schiffe Platz zu machen. Liegt das von der Lösch- oder Ladestelle zu verholende Schiff im Eise, so muß der Schiffer, dessen Schiff dorthin wieder gebracht werden soll, die Eisungskosten tragen, es wäre denn, daß der Hafenmeister schon bei offenem Wasser die Wegnahme des zu verholenden Schiffes angeordnet hätte, und diese nicht geschehen wäre, in welchem Falle beide Schiffe die Eisungskosten gemeinschaftlich tragen.

§. 14. Ballast darf nicht anderswo, als an den von dem Hafenmeister angewiesenen Stellen geladen oder gelöscht werden, und muß der Schiffer sich ohne Widerrede den angewiesenen Ort gefallen lassen, sich auch beim Einnehmen und Auswerfen des Ballastes der Reihefolge, wie sie nach dem ihm ertheilten Ballastschein sich regulirt, fügen und selbst dem nächstfolgenden Schiffe auf Verlangen weichen, sobald er, wenn die Reihefolge ihn trifft, zum Laden oder Löschen des Ballastes noch nicht fertig ist.

Sowohl beim Laden als Löschen des Ballastes ist mit aller Behutsamkeit und nur unter Anlegung von Presenningen zu verfahren, auch der Ballast mindestens 16 Fuß von dem Bollwerk entfernt hinzuwerfen.

Alle und jede sonstige Disposition über den von den Schiffern gebrachten und entnommenen Ballast, namentlich Veräußerung oder unentgeltliche Ueberlassung an Andere, ist verboten.

§. 15. Fuhrwerke dürfen nicht anders, als wenigstens vier Fuß von den Bollwerksplaten entfernt halten, auch dürfen bei dem Laden oder dem Löschen Waaren oder andere Gegenstände nicht zu nahe an den Platen hingelegt werden, son-

dern müssen mindestens sechs Fuß von denselben entfernt bleiben und sind in dieser Beziehung unbedingt die Anordnungen des Hafenmeisters zu befolgen schuldig.

§. 16. Ein Lagern von Gegenständen am Bollwerk auf kürzere oder längere Zeit ist überhaupt in der Regel nicht, und im Fall es auf vorgängige Meldung beim Hafenmeister nachgegeben wird, nur unter den für die Benutzung der Lagerplätze bestehenden besonderen Vorschriften und Bedingungen gestattet.

§. 17. Wenn ein Schiff kielgeholt werden soll, ist erst, unter Vorzeigung des bei dem Stadtkollektor gelöseten Kielscheins, dem Hafenmeister davon die Anzeige zu machen und die Anweisung der Kielstelle zu gewärtigen.

Sollen mehrere Schiffe zugleich kielgeholt werden, so wird die Benutzung des Kielplatzes den einzelnen Schiffern in der Reihefolge, in welcher sie den Kielschein erhalten haben, überlassen; wird aber nicht sofort mit dem Kielholen und der Reparatur des Schiffes begonnen und unausgesetzt fortgefahren, so ist der Hafenmeister befugt, das Wegholen des zuerst gekielholten Schiffes anzuordnen und die Kielstelle dem nächstfolgenden Schiffer zu überweisen.

Beim Kielholen eines Schiffes ist übrigens jeder Schiffer verpflichtet, ein besonderes Wahrzeichen auszusetzen.

Baustellen für neue Schiffe werden nur von der Hafenbehörde, jetzt der Kammer, angewiesen und muß jeder Schiffsbauer sich an dieselbe zunächst wenden.

§. 18. So wenig auf der Rhede als im Hafen zur Wyck, bei der Stadt, oder auf dem Ryckfluß dürfen Kehricht oder sonstige Unreinigkeiten ausgebracht und ins Wasser geworfen werden; Schiffer müssen diese von Bord ans Land dahin bringen, wo der Hafenmeister den Platz anweiset.

§. 19. Holzflöße und etwanige sonstige Gegenstände, welche die Fahrt beengen und hemmen, dürfen im Hafen, an den Bollwerken und den Ufern des Ryckflusses nicht liegen.

§. 20. Keinem Schiffer ist es erlaubt, auf seinem im Hafen zur Wyck oder hier bei der Stadt liegenden Schiffe unter irgend einem Vorwande Feuer zu halten. Speisen müssen hier bei der Stadt in dem Kochhause zubereitet werden, und auf der Wyck muß, bis dort ein eigenes Kochhaus erbaut ist, die Zubereitung der Speisen am Lande geschehen.

Pech, Theer, Haarpeus und dergleichen mehr, dürfen nur am Lande unter feuersicherer Verwahrung an den vom Hafenmeister angewiesenen Plätzen gekocht oder aufgewärmt und nach Sonnenuntergang nicht auf dem Verdeck geduldet werden.

Wegen Haltens von Feuer auf Dampfschiffen bleibt es bei der Allerhöchsten Verfügung vom 1. September 1828.

§. 21. Tabak darf beim Löschen und Laden des Schiffs überall nicht und sonst auch nur innerhalb der Kajüte geraucht werden; eben so wenig darf auf einem Schiffe Licht gebraucht werden, wenn es nicht in einer wohlverschlossenen Laterne verwahrt ist.

§. 22. Schiffe, welche Schießpulver geladen haben, müssen bis zur Entlöschung eine schwarze Flagge aufziehen, und sich allen außerdem noch etwa für nöthig erachteten polizeilichen Vorschriften unweigerlich unterwerfen.

§. 23. Zu keiner Zeit darf ein Schiff ohne Wache befunden werden, ausgenommen, wenn es abgetakelt ist und im Winterlager liegt.

Durch diese Vorschrift wird übrigens nichts in den sonst bestehenden Anordnungen wegen der allgemeinen Hafenwache geändert.

§. 24. Außer den gewöhnlichen Begrüßungsschüssen darf von Schiffen und im Hafen überhaupt, und selbst beim Ablaufen neuer Schiffe nicht gefeuert werden, ohne ausdrückliche Erlaubniß der Polizeibehörde.

§. 25. Wer die Bollwerke, Flußufer und Einfassungen, namentlich die Zäune, den Leinpfad, überhaupt die Hafeneinrichtungen aus Absicht oder Fahrlässigkeit beschädigt, ist nicht nur zum Ersatz des Schadens, so wie er von der Hafenbehörde festgestellt wird, pflichtig, sondern auch noch besonders nach Bewandtniß der Sache straffällig.

Ausgang aus dem Hafen.

§. 26. Schiffer, welche seewärts ausgehen wollen, müssen zuvor die Schiffsmannschaft ordnungsmäßig mustern und dürfen keine Passagiere mitnehmen, welche nicht mit gehörigen von der hiesigen Polizeibehörde visirten Pässen versehen sind.

§. 27. Auch ist jeder Schiffsführer verbunden, vor seinem Abgange aus dem Hafen zur Wyck bei dem Hafenmeister sich zu melden und durch einen Passirschein der Stadtcollectur nachzuweisen, daß er ausgehen könne.

Sonstige allgemeine Bestimmungen.

§. 28. Jedermann ist den Hafenbeamten in Angelegenheiten, welche ihr Amt betreffen, willige Folge zu leisten schuldig, entgegengesetzten Falls sind dieselben befugt, ihre Anordnungen für Rechnung der Säumigen auf jede geeignete Weise, und in Fällen, wo Schiffer die Anweisungen wegen Verholens der Schiffe an die angewiesenen Stellen nicht befolgen, selbst durch Kappen der Taue zur Ausführung zu bringen.

Förmliche Widersetzlichkeiten oder Beleidigungen gegen Hafenbeamte werden daneben nach allgemeinen Landesgesetzen bestraft.

§. 29. Schiffer dürfen keinem Hafenbeamten unter irgend einem Vorwande Geschenke oder Vergütungen für die Ausübung seines Amts anbieten, bei Vermeidung der gesetzlichen Strafen und Konfiskation des Geschenkes zum Besten der Armenkasse, und falls ein Hafenbeamter dergleichen von ihnen verlangen sollte, sind sie dies der Hafenbehörde anzuzeigen verbunden.

§. 30. Uebertretungen dieser Hafenordnung werden, — insoferne bei denselben nicht zugleich Vergehen, welche als kriminell anzusehen sind und dem kompetenten Gericht zur Beahndung anheim fallen, mit vorkommen — mit einer Strafe von 1 bis 10 Thalern bei kleineren und 10 bis 50 Thalern bei größeren Vergehen, auch den Umständen nach mit angemessener Gefängnißstrafe, bestraft, und es kommt dabei nicht darauf an, ob ein Schaden durch solche Kontravention entstanden ist oder nicht, dieser wird eintretenden Falles noch besonders ersetzt.

§. 31. Die Festsetzung der Strafen und Feststellung etwaniger Schadensansprüche innerhalb der Grenzen dieser Hafenordnung erfolgt nach vorgängiger, von der Hafenpolizeibehörde, jetzt der Stadtkammer, eingeleiteter polizeilich summarischer Untersuchung durch den hiesigen Magistrat, und von dessen Resolut geht der Rekurs an die vorgesetzte Königl. Regierung.

§. 32. Derjenige, welcher wegen Vergehungen gegen die Hafenordnung zur Untersuchung gezogen wird, darf den hiesigen Hafen oder die Stadt nicht während der Untersuchung verlassen, wenigstens muß er zuvor eine zur Deckung der etwanigen Strafe, Kosten und Schäden ausreichende Kaution bestellt haben.

§. 33. Die festgesetzten Strafen sollen zur Hälfte bei der Stadtkollektur unter den Hafeneinnahmen für die Stadt erhoben und verrechnet, und zur Hälfte an die hiesige Armenkasse abgegeben werden.

§. 34. Nicht bloß alle Seeschiffer, sondern auch alle Kahn-Stromschiffer und Bootsfahrer sind den Bestimmungen dieser Hafenordnung, so weit dieselbe auf sie Anwendung finden kann, unterworfen.

Alle, welche es angehen kann, haben diese Hafenordnung genau zu befolgen und bleibt, den Umständen nach, deren Veränderung vorbehalten.

Urkundlich ist dieselbe unter dem Insiegel des Magistrats ausgefertigt und von uns vollzogen.

So geschehen Greifswald, den 10. Dezember 1838.

Bürgermeister und Rath.

Vorstehende Hafenordnung wird von uns hiermit landesobrigkeitlich bestätigt.

Stralsund, den 16. Mai 1839.

Königliche Preußische Regierung.

VIII. Hafenordnung für die Stadt Wolgast vom 22. Mai 1801.

Wir Bürgermeister und Rath der Stadt Wolgast thun kund hiermit, wie wir, mit Beistimmung des ehrliebenden Fünf und zwanziger Kollegiums, bewogen worden, die in hiesigen Stadt-Ordnungen zerstreut anzutreffenden Hafen-Vorschriften in nachstehender Hafen-Ordnung zu sammeln und durch den Druck zu Jedermanns Wissenschaft zu bringen.

§. 1. Ein jeder Schiffer ist schuldig, bevor er mit seinem Schiffe beim hiesigen Hafen anlangt, sich bei dem Hafenmeister zu melden und von demselben eine Stelle zum Anholen seines Schiffes sich anweisen zu lassen, auch beim Wiederausgehen demselben die gebührende Anzeige zu machen. Wer dem entgegen handelt, ist im ersten Falle in 5 Thlr. Strafe verfallen und im letzten zur doppelten Erlegung der Hafengelder verbunden.

Auch in Ansehung der Böte, welche der Ordnung und Observanz nach etwas zu bezahlen haben, ist ein Gleiches zu beobachten.

§. 2. Wenn ein Schiffer in den Hafen holen will, soll er seine Anker binnen Bord legen und seinen Jagerbaum einlaufen lassen, damit nicht andern

Schiffen ein Schade zugefügt werde. Wer solches unterläßt, erlegt 1 Thlr. in die Armen-Büchse, wenn er auch keinen Schaden verursacht haben sollte. Würde dadurch aber Jemandem ein Schaden zugefügt sein, muß er solchen ersetzen.

§. 3. Wer bei offenem Wasser, ohne zu laden oder zu löschen, an einer Ladestelle liegt, muß unverzüglich sein Schiff nach der vom Hafenmeister ihm angewiesenen Stelle hinholen lassen, im Weigerungs- oder Versäumungsfalle ist der Hafenmeister befugt, Leute anzunehmen und das Schiff verholen zu lassen, auf Kosten des Schiffers. — Liegt das von der Lade- oder Löschstelle zu verholende Schiff im Eise, so muß derjenige Schiffer, dessen Schiff nach der Lade- oder Löschstelle gebracht werden soll, die Eisungskosten tragen, es wäre denn, daß der Hafenmeister dem Schiffer des von der Lade- oder Löschstelle zu verholenden Schiffes schon bei offenem Wasser angedeutet hätte, sein Schiff von dort weg und nach einer ihm angewiesenen Stelle verholen zu lassen, dieses aber versäumt wäre, als in welchem Falle beide Schiffe, jedes die Hälfte der Eisungskosten zu tragen haben.

§. 4. Wenn sich mehrere Schiffe zu gleicher Zeit zum Kielholen melden, so hat dasjenige Schiff den Vorzug, das auf einer Kielstelle liegt, wenn sofort mit der Reparatur des Schiffs verfahren wird. Wird damit aber höchstens 8 Tage gezögert, und noch kein Anfang zum Kalfatern und Zimmern gemacht; so hat der Hafenmeister die Befugniß, dieses Schiff im Weigerungsfalle des Schiffers durch anzunehmende Leute von der Kielstelle wegholen zu lassen, auf Kosten des Schiffers, und die Kielstelle dem sich zunächst zum Kielholen gemeldeten Schiffer anzuweisen.

§. 5. Soll ein Schiff verholt werden, so müssen ungesäumt, auf Zusage des Hafenmeisters die hinderlichen Landtaue oder Daljenlinien der übrigen Schiffe genügend gestochen, auch erforderlichen Falles andere Taue an nicht hinderliche Pfähle oder Daljen gebracht oder befestigt werden. Wer auf Zusage des Hafenmeisters seine hinderlichen Taue oder Linien nicht stechen will, auch sich hierzu auf wiederholtes Zusagen des Hafenmeisters nicht bequemt, hat zu gewärtigen, daß nicht nur der Hafenmeister die hinderlichen Taue kappe, sondern er auch wegen seiner Widerspenstigkeit werde bestraft und zur Ersetzung aller daraus entstehenden Schäden schuldig verurtheilt werden.

§. 6. Keinem Schiffer ist es erlaubt, auf seinem im Hafen oder an der Fährbrücke liegenden Schiffe, unter was für einem Vorwand es auch sein möchte, Feuer zu halten, und Essen, oder Pech, Haarpeus oder Oel zu kochen, bei 25 Thlr. Strafe für jeden Kontraventions-Fall. Denen zwischen den äußersten Daljen liegenden Schiffen ist es zwar erlaubt, Essen auf dem Schiffe zu kochen, aber kein Pech, Haarpeus oder Oel, und muß das Schiff alsdann zur Winterzeit in der Ründung von 2 Fuß aufgeeiset und im offenen Wasser liegend erhalten werden.

§. 7. Es darf bei 5 Thlr. Strafe Niemand im Hafen oder zwischen den Daljen Unreinigkeiten über Bord werfen, sondern es müssen selbige an's Land gebracht und an dem vom Hafenmeister anzuweisenden Orte hingeworfen werden.

§. 8. Das Tabakrauchen auf dem Bollwerk, besonders aber auf den Holz- und Torf-Schiffen und Kähnen und bei dem Löschen von Holz, Torf, Hanf, Flachs und allen leicht brennbaren Sachen ist bei 5 Thlr. Strafe untersagt, und der Hafenmeister, bei eigner Verantwortung verbunden, die Kontravenienten bei der l. Kammer zu denunziren.

§. 9. Beim Laden und Löschen des Ballastes ist die größte Behutsamkeit anzuwenden, damit der Hafen nicht verunreinigt und verschlemmt werde. Jeder Schiffer muß ohne Widerrede den Ballast allein an dem von dem Hafenmeister ihm angewiesenen Orte löschen. Wird der Löschplatz des Ballastes am neuen Bollwerk angewiesen, muß der Schiffer bei 5 Thlr. Strafe den Ballast an 6 Fuß von der Plate entfernt auf das Bollwerk bringen lassen. Sollten dessen Leute in seiner Abwesenheit diese Vorschrift nicht befolgen, so trifft sie oben erwähnte Strafe.

§. 10. Wer im Hafen ohne ausdrückliche Erlaubniß der l. Kammer eine oder mehrere Kanonen löset, verfällt in 5 Thlr. Strafe.

§. 11. Der Hafenmeister ist verpflichtet, Jedermann mit Bescheidenheit zu seiner Schuldigkeit in Hafen-Angelegenheiten anzuhalten, er hat aber auch, wenn er in seinem Amte beleidigt werden sollte, den ausdrücklichsten obrigkeitlichen Schutz zu gewärtigen.

Dessen Urkund ist diese Hafen-Ordnung nebst gewöhnlicher Unterschrift mit dem großen Stadt-Insiegel bestärkt worden.

So geschehen Wolgast, den 22. Mai 1801.

Bürgermeister und Rath der Stadt Wolgast.

Abgesehen von der Bestimmung am Schlusse des § 1, welche durch die Strafbestimmungen zum Hafengeld-Tarif v. 24. October 1840 eine Abänderung erlitten hat, ist diese Hafenordnung noch jetzt in Kraft. Sonstige Hafen-Polizeivorschriften sind nicht vorhanden.

IX. Verordnung über das Verhalten der Seefahrenden im Hafen, so wie auf der Rhede und im Fahrwasser der Stadt Stralsund vom 4. Mai 1842.

Da es nöthig gefunden ist, die für den hiesigen Hafen neuerdings ergangenen Vorschriften zu sammeln, und zur leichtern Wahrnehmung für die dabei interessirten Personen in eine allgemeine Hafenordnung zusammenzustellen; so wird solche nachstehendermaßen hierdurch bekannt gemacht.

1. Jedes Schiff muß bei der Ankunft aus der See einen Lootsen erwarten, bevor es in das Binnenwasser einläuft, und hat deshalb bei Zeiten seine Lootsenflagge am Topp des Vordermastes aufzuziehen.

Nur im höchsten Nothfalle, das heißt, wenn der Schiffer augenscheinlich Gefahr läuft, Schiff, Ladung und Mannschaft zu verlieren, und es bei gehaltenem Schiffsrathe, wozu der Schiffer den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann, oder in die Stelle eines derselben einen andern erfahrnen Seemann, zu versammeln hat, gleichfalls nothwendig gefunden wird, das äußerste Rettungsmittel zu ergreifen, ist es ihm erlaubt ohne Lootsen einzusegeln; jedoch ist er in einem solchen Falle verpflichtet, die Lootsengebühren gleichwohl zu entrichten, auch den dadurch andern Schiffen und Gütern, oder dem Fahrwasser, verursachten Schaden zu ersetzen; und es muß überdies jedesmal sogleich nach der Ankunft des Schiffs untersucht werden, ob ein solcher Nothfall stattgefunden habe.

Alle Lootsengebühren für die Stralsunder und Gellener Lootsen werden an den Lootsen-Altermann gezahlt.

2. Der Schiffer und der Steuermann sind verbunden, den Lootsen bei dessen Ankunft zu unterrichten, wie tief das Schiff geht, bei Strafe von 10 Thalern für jeden zu wenig angegebenen Fuß.

3. Desgleichen ist der Schiffer verbunden, den Lootsen über den Zustand des Schiffes und der Mannschaft, über die gemachte Fahrt und über alle hierauf Bezug habende Gegenstände genau zu unterrichten. Wird ihm sodann das Einlaufen oder Landen untersagt, oder wird er nach einem Quarantaineplatz gewiesen, so ist er verbunden, diesen Weisungen pünktliche Folge zu leisten, bei der in den Verordnungen darauf gesetzten Strafe von 226 Thalern.

4. Sobald der Lootse an Bord gekommen ist, und bis dahin, daß er das Schiff in Sicherheit gebracht hat, ist der Schiffer den Anweisungen desselben unbedingt zu folgen verpflichtet, weshalb er auch namentlich während der Fahrt und auf der Rhede nur an den ihm vom Lootsen anzuweisenden Stellen Anker werfen darf.

Sollte der Lootse aber, nach der Meinung des Schiffers, bei der Führung des Schiffes Fehler machen, die das Schiff in Gefahr setzen, und davon nach geschehener Warnung nicht ablassen wollen, so steht dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des dem §. 1 gemäß zu haltenden Schiffsrathes, demselben die Direktion abzunehmen. Ein solcher Fall muß aber, sogleich nach der Ankunft des Schiffes, von dem Schiffer dem Lootsen-Altermann — bei Königlichen Lootsen dem Kommandeur derselben — und von dem Lootsen seinem Vorgesetzten angezeigt werden, damit die Untersuchung darüber und die Bestrafung des Lootsen oder Schiffers, welcher letztere für die Zweckmäßigkeit seiner Maßregel verantwortlich ist, eingeleitet werden können.

5. Kein Schiffer darf innerhalb des Stadtgebiets, auf dessen Außen-Rheden, im Fahrwasser, oder vor und bei dem Gellen, Ballast auswerfen, oder, den äußersten Nothfall ausgenommen, sich im Fahrwasser vor Anker legen, beides bei Strafe von 25 Thalern, wovon dem Denunzianten die Hälfte zufließen soll.

Wenn ein Schiffer vor seiner Ankunft im Hafen Ballast löschen muß, so darf solches bei gleicher Strafe nur mit Wissen des Lootsen, und nach der von demselben zu gebenden Anleitung, in Leichterfahrzeugen geschehen, aus welchen der Ballast danächst wieder an Bord genommen oder nach den vom Lootsen anzuweisenden Plätzen gebracht werden muß.

6. Die Seemarken dürfen bei 2 Thlr. Strafe für jeden Fall, wovon dem Denunzianten die Hälfte zufällt, nicht verrückt werden. Zufällige Beschädigungen

derselben, so wie sonstige auf der Fahrt etwa bemerkte Hindernisse, sind dem Lootsen-Altermann sofort anzuzeigen.

7. Wenn ein Schiff vor Anker liegt, so muß die Ankerstelle über Wasser durch eine gerade über dem Anker schwimmende Boye bezeichnet werden.

Im inneren Hafen und auf den auswärtigen Liegeplätzen darf kein Schiff Anker werfen, noch weniger aber unbefestigt liegen, sondern jedes Schiff muß daselbst mit Tauen an den Dallen und am Lande befestigt sein, jedoch nicht unmittelbar an den Bollwerken, sondern an den dazu bestimmten Ringen und Wurfpfählen. Ketten dürfen zur Befestigung der Schiffe an der Landseite nicht gebraucht werden.

8. In den inneren Hafen darf ein Schiff nicht hineinsegeln, sondern nur mit Tauen einholen; auch muß dasselbe, sowohl im Hafen als auch auf den äußeren Liegestellen, die Anker binnen Bords aufstellen, den Klüverbaum einziehen und die Raaen abnehmen oder toppen, in so weit sonst Gefahr für benachbarte Schiffe entstehen oder selbigen der Raum benommen werden könnte; desgleichen muß jedes Schiff, das neben anderen liegt, seitwärts und zwar an der Steuerbordseite, mehrere Boyen oder Reibhölzer aushängen. Alles dieses bei 5 Thlr. Strafe.

9. Wenn ein Schiff einkommt oder verholt werden soll, so müssen die im Wege liegenden Fahrzeuge Platz machen, auch müssen die hinderlichen Landtaue und Dallenlinien von den Eignern derselben gestochen werden. Wer dies auf den Zuruf des Schiffers nicht beschafft, gegen den darf dieser zwar nicht eigenmächtig verfahren: dagegen ist der Hafenmeister angewiesen, nach vergeblich wiederholter Erinnerung, die Taue zu kappen und die Fahrzeuge auf Kosten der Eigner aus dem Wege zu schaffen, und haften die Eigner für allen durch ihre Verabsäumung entstehenden Schaden.

Liegt das Schiff, welches dem andern weichen soll, im Eise, so trägt das zu verholende Schiff die Eisungskosten.

10. Ledige oder in Ballast liegende Schiffe dürfen im Hafen nur an den ihnen vom Hafenmeister anzuweisenden Platz anlegen; Ladung einnehmende oder beladene erhalten die Anweisung ebenfalls durch den Hafenmeister, in Uebereinstimmung mit den Königl. Zolloffizianten, und es müssen solche, wenn sie auf einem Lade- oder Löschungsplatze liegen, ohne zu laden oder zu löschen, anderen hierzu bestimmten Schiffen unweigerlich weichen.

11. Der Schiffer, welcher löschen oder laden will, meldet sich dazu beim Hafenmeister und bekommt nach der Ordnung, wie er sich gemeldet, die Träger zu diesem Geschäfte. Ist er jedoch alsdann nicht fertig, geht die Reihe ihm vorüber.

12. Bei dem Verkaufe aus den Schiffen dürfen die Bollwerke und Brücken nicht mit Waaren belegt werden.

13. Schiffer, welche ihr Schiff zum Winterlager auflegen wollen, müssen sich dazu gleichfalls vom Hafenmeister den Platz anweisen lassen, wobei dieser die Größe des Schiffes zu berücksichtigen hat. Schiffe von 80 Lasten und darüber liegen in der Außenreihe.

14. Schiffe im Hafen abzuwraken ist gänzlich verboten. Wenn Schiffe, ohne im Stande gehalten zu werden, längere Zeit im Hafen liegen, so steht es der Hafen-Inspektion frei, ihnen einen beliebigen Platz anzuweisen. Auch wird von solchen das Hafengeld jährlich von Neuem erlegt.

15. Holzflöße, auch wenn sie stark verbunden sind, dürfen im Hafen nicht liegen. — Mit Kalk beladene Schiffe dürfen nicht im innern Hafen löschen, sondern nur an der Nordseite der Fährbrücke.

16. Kein Schiff darf ohne Aufsicht im Hafen liegen, vielmehr muß jedes nicht auf dem Winterplatz liegende Fahrzeug, so lange das Wasser offen ist, einen Wächter an Bord haben, und für jedes hier Winterlager haltende muß ein Aufseher bestellt sein.

17. Alles nächtliche Umherfahren mit Böten im Hafen — und zwar vom 1. Mai bis 30. August nach 10 Uhr, vom 1. September bis 31. Oktober nach 9 Uhr, vom 1. November bis 31. März nach 8 Uhr und im April nach 9 Uhr Abends — ist bei 1 Thlr. Strafe untersagt, so daß nur der Verkehr der Fährböte, und wirkliche Nothfälle, welche jedoch nach Möglichkeit vorher angezeigt werden müssen, davon ausgenommen sind. Sämmtliche auf dem Wasser liegende Böte müssen zur Nachtzeit mit Ketten angeschlossen sein, bei gleicher Strafe.

18. Kein Schiffer darf auf seinem im Innern des Hafens oder auf den äußeren Liegeplätzen befindlichen Schiffe Feuer halten, weder um Essen zu kochen, noch um Materialien zum Schiffbau zu sieden. Auch darf Licht nur in verschlossenen Laternen brennen. Alles dieses bei 5 Thlr. Strafe.

19. Alles Tabakrauchen auf den Schiffen, auf den Werften und an den Brücken, ist gleichfalls bei 5 Thlr. Strafe untersagt

20. Hat ein Schiffer Schießpulver geladen, so muß er solches sogleich bei seiner Ankunft dem Hafenmeister zur Berichtserstattung anzeigen. Wenn ein Schiff aber Schießpulver als Ladung führt, so darf es nicht in den Hafen einlaufen, sondern muß auf der Rhede die weiteren Verfügungen erwarten, übrigens die Vorschriften der §§. 18 und 19 auch auf der Rhede beobachten. Im Hafen und in der Nähe anderer Schiffe darf nicht geschossen werden.

21. Alles Auswerfen von Ballast oder anderen Unreinigkeiten aus den Schiffen in den Hafen ist bei 5 bis 10 Thlr. Strafe verboten. Der einzige Ort, wo Ballast gelöscht werden darf, ist in der Regel die am östlichen Ende der Fährbrücke befindliche Ballastkiste, aus welcher auch Ballast eingenommen werden kann, sofern darin Vorrath ist; jedoch wird zu beiden Zwecken nach Befinden der Platz auch beim Dänholm angewiesen. Wer Ballast löschen oder einnehmen will, hat sich vorher bei den Hafenoffizianten zu melden, und bei der Arbeit alle Vorsicht zu beobachten, insbesondere den ihm deshalb zu gebenden Anweisungen pünktlich Folge zu leisten.

Die Ballastflaken müssen von der Hafen-Inspektion miethweise genommen werden, im Uebrigen aber steht es Jedem frei, sich hierzu seiner eigenen Geräthschaften zu bedienen; auf Verlangen werden jedoch auch solche von der Hafenkammer gegen festgesetzte Miethe geliefert.

Alle als Ballast gelöschten Gegenstände gehören dem Hafen, und es darf vom Schiffer nicht weiter über selbige disponirt werden.

22. Die Schiffsbesatzung muß jeden Abend vor Sperrung der Wasserthore, und auf allen Fall spätestens im Sommer um 11, im Winter um 10 Uhr, an Bord gehen.

23. Der Schiffer haftet für seine Mannschaft, und ist jede von derselben begangene Verletzung polizeilicher Vorschriften zu vertreten verpflichtet.

24. Vor dem Einlaufen in den Hafen, und zwar einen Flintenschuß weit vor demselben, muß das Schiff, den landesherrlichen Abgabenverordnungen gemäß, zu Anker gehen, die Ankunft der Königl. Steueroffizianten erwarten, und den Verfügungen derselben hinsichtlich der Angabe und Sicherstellung der Ladung Genüge leisten.

25. Innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft im Hafen meldet sich der Schiffer auf der Hafenkammer zur Berichtigung der Hafenabgaben.

26. Sollte die Vermessung des Schiffes auf der Rhede nöthig sein, so muß der Schiffer die dazu erforderlichen Offizianten an Bord holen und zurück bringen lassen.

27. Wenn der Schiffer seine Ladung eingenommen hat und zum Absegeln fertig ist, meldet er sich auf der Stadtkanzelei, um seine Mannschaft, sofern er sie hierselbst geheuert hat, zur Musterung zu stellen, oder, sofern solches nicht der Fall ist, den gehörigen Musterattest auszunehmen.

28. Passagiere darf der Schiffer bei einer Strafe von 10 bis 50 Thalern nicht ohne einen vom hiesigen Polizei-Direktorium ausgestellten oder visirten Paß aufnehmen.

29. Beim Auslaufen muß der Schiffer sich gleichfalls, bei Vermeidung der im §. 1 angedrohten Strafe, eines Lootsen bedienen, welcher ganz in den dort angegebenen Verhältnissen steht.

30. Die Hafen-Ungelder, so wie die Gebühren der Offizianten, werden nach den festgesetzten und auf der Hafenkammer öffentlich angeschlagenen Taxen berichtigt, und kein Offiziant ist befugt, außer denselben Geschenke oder Vergünstigungen zu fordern oder anzunehmen.

31. Jeder Schiffer ist verpflichtet, den Bestimmungen des Hafenmeisters und den Anweisungen des Hafendieners, welche dagegen auch an ihrem Theile ein bescheidenes Betragen zu beobachten haben, ohne Ausnahme sofortige Folge zu leisten; wenn solches nicht geschieht, soll ersterer, wo er es nöthig findet, die Taue kappen, und überdies ist der Schiffer in jedem Falle von Widersetzlichkeit, außer der Kappungsgebühr, in eine Strafe von 5 Thalern verfallen, welche im Wiederholungsfalle verdoppelt wird. Dagegen steht es hinterher Jedem frei, Beschwerden über das Verfahren des Hafenmeisters und Dieners bei der Hafen-Inspektion anzubringen.

32. Die Beobachtung dieser Vorschriften wird von der Hafen-Inspektion beaufsichtigt, welche jedoch Fälle, die eine förmliche Untersuchung erfordern, je nach ihrer Beschaffenheit, an das Polizei-Direktorium oder an das Kammergericht überweiset.

33. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß in Fällen, wo eine Bestrafung eintritt, neben derselben aller durch ein ordnungswidriges Benehmen, Privatpersonen oder öffentlichen Anstalten, zugefügte Schaden vollständig ersetzt werden muß. Für diesen Ersatz haftet überall das Schiff, jedoch bleibt dem Eigner desselben der Regreß an den Schiffer und an die Besatzung, so weit Rechtens, vorbehalten.

34. Damit diese Verordnung, welche nach Umständen zu ändern Ein Hoch-Edler Rath sich vorbehält, dem Schifffahrt treibenden Publikum so viel sicherer bekannt werde, soll selbige gedruckt und jedem ankommenden Schiffer durch den Hafenmeister für 2 Sgr. zu Kauf geboten werden, worüber derselbe vierteljährich bei der Hafen-Inspektion zu liquidiren hat.

Urkundlich ist diese Ordnung mit dem Stadt-Insiegel bekräftiget worden.

Stralsund, den 4. Mai 1842.

Bürgermeister und Rath.

Dazu:

Da im Seerechte für Neu-Vor-Pommern landesgesetzlich und bei einer Strafe von 25 Thalern Pommersch Courant den Schiffern zur Pflicht gemacht ist, bei der Rückkehr zu dem Musterungsorte ihre Schiffsbesatzung wieder vor der Musterungs-Behörde zu stellen: diese s. g. Abmusterung aber in neuerer Zeit sehr selten geschehen ist: so werden sämmtliche Schiffer auf jene gesetzliche Vorschrift aufmerksam gemacht und zugleich erinnert, die im §. 12 der Musterrolle vorgeschriebene Ertheilung von Losscheinen an die Mannschaft bei Entlassung derselben nicht zu verabsäumen. Stralsund, den 21. Mai 1853.

Bürgermeister und Rath.

X. Strom-Polizei-Ordnung für Elbing vom 9. December 1852.

Auf Grund des §. 11 des Gesetzes vom 11. März 1850 über die Polizei-Verwaltung verordnen wir hiermit:

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Jedem Schiffer soll bei seiner Ankunft im Hafen von Elbing oder an der Kraffohl-Schleuse ein Exemplar dieser Strom-Polizei-Ordnung vom Hafen-, resp. Schleusen-Inspektor gegen Erlegung von 1 Sgr. auf sein Verlangen gegeben werden.

§. 2. Nach den Bestimmungen dieser Strom-Polizei-Ordnung hat sich jeder Schiffer bei Vermeidung der darin angedrohten Strafen zu achten, außerdem aber der Anweisung der Ober- und Hafflootsen bei der Ankunft und dem Abgange, sowie bei dem An- und Ablegen der Schiffe, des Hafen-Inspektors bei Lossung des Ballastes und des Stromaufsehers, sowie der übrigen Polizei-Beamten Folge zu leisten, widrigenfalls die Anordnung auf seine Kosten und Gefahr von Amtswegen ausgeführt wird. Glaubt der Schiffer, daß diese Beamten ihm Unrecht thun, so steht ihm der Weg der Beschwerde offen.

§. 3. Jeder Schiffer, der mit Ladung oder Ballast den Elbingstrom passirt, soll seine Ladung dergestalt einrichten, daß das Schiff nicht zu tief gehe, und hat sich deshalb nach der stattfindenden Tiefe bei dem Lootsen zu erkundigen.

Die vorhandene Wassertiefe soll durch Marqueurs im Elbingfluß, an der hohen Brücke, an dem sogenannten Oberbaum, wie auch am Hafenbaum bekannt gemacht werden.

§. 4. Wenn der Lootse behauptet, daß das Schiff zu sehr beladen sei und deshalb zu tief gehe, der Schiffer sich aber zur Eutlossung der zu viel eingenommenen Ladung nicht verstehen will, so hat der Lootse solches der betreffenden Behörde anzuzeigen, welche die Vermessnng des Schiffes, d. h. die Ermittelung des Tiefganges, resp. durch Haken veranlaßt und nöthigenfalls auf Grund sachkundigen Gutachtens des Hafen-Inspektors und Oberlootsen entscheidet.

§. 5. Der Lootse aus Pillau oder Königsberg führt das nach Elbing bestimmte Schiff, insofern dasselbe dem Lootsenzwange unterworfen ist, bis zum Hafenbaum und steckt die Lootsenflagge auf. Der Elbinger Lootse begiebt sich dann an Bord des Schiffes und bringt dasselbe, wenn es mit Gütern beladen ist, nach vorheriger Meldung bei der Expedition am Oberbaum bis zum Packhofe; wenn die Ladung aber aus Steinen und Ballast besteht, bis zum Ballastplatze, welchen der Hafen-Inspektor jedesmal anweist. Die Lossung geschieht in beiden Fällen dann, wenn das Schiff, nach geschehener Abgabe der Bezettelung bei dem Haupt-Zollamte beplombirt und revidirt worden. Während der Ballast-Lossung bleibt der Lootse und nach dem Ermessen der Steuer-Behörde auch der Steuer-Beamte an Bord des

Schiffs zur Aufsicht, daß kein Ballast ins Wasser geworfen und kein steuerpflichtiger Gegenstand heimlich fortgeschafft werde. Sodann führt der Lootse das Schiff bis zur Stadt oder an den Ort, wo die Ladung angenommen werden soll, und verläßt dasselbe, sobald es gehörig befestigt ist.

§. 6. Lootsenpflichtige Seeschiffer, die ohne Lootsen nach oder von der Stadt fahren, haben mit Hinweisung auf die Schifffahrts-Polizei-Ordnung für Königsberg und für die Fahrt auf dem frischen Haff, vom 14. März 1822 (Ges.-S. S. 96), außer Erstattung des etwa angerichteten Schadens eine Geldstrafe verwirkt, welche 5 Thaler von jeder Zehnten Last des Schiffes beträgt.

§. 7. Auf der Fahrt führt der Lootse das Steuerruder und über die Richtung des Schiffs das Kommando; doch steht es jedem Schiffer frei, wenn er bemerkt, daß der Lootse bei Führung des Schiffes Fehler macht, oder nicht das Nöthige beobachtet, ihm solches an die Hand zu geben. Sollte der Lootse sich von dem Schiffer nicht warnen lassen und daraus Schaden zu besorgen sein, so steht es dem Schiffer frei, mit Uebereinstimmung des von ihm zu versammelnden Schiffsrathes, dem Lootsen die Direktion des Schiffes abzunehmen und das Schiff selbst zu führen.

Ein solcher Fall muß aber bei der Ankunft im nächsten Hafen sogleich der Polizei-Behörde zur weiteren Veranlassung angezeigt werden.

§. 8. Bei dem Durchgange durch den Hafenbaum muß jeder See- und Stromschiffer sich die Kontrole wegen Entrichtung der Hafengelder gefallen lassen. Bevor der Schiffer den Oberbaum in der Stadt erreicht, müssen die Segel festgemacht werden, bei Vermeidung von 1 bis 5 Thlr. Strafe und Ersatz des etwa angerichteten Schadens.

Gleiche Strafe trifft den Schiffer, welcher die Oeffnung des Baumes nicht abwarten sollte.

§. 9. Ueberall, wo ein Schiffer die Anker fallen läßt, müssen solche bei 10 Thlr. Strafe und Schadenersatz gehörig bezeichnet oder mit Boyen versehen sein.

§. 10. Innerhalb des Baumes darf der Schiffer nie die Segel gebrauchen, sondern er muß mit gehöriger Vorsicht die Taue ausbringen und mit deren Hülfe das Schiff bis zum Anlegeplatz fortarbeiten; auch müssen am Hintertheil des Schiffes die nöthigen Stopptaue befestigt werden, damit das Schiff nicht unvermuthet fortgetrieben werde, oder durch Anschlagen Schaden anrichte.

Treideln der Schiffe und Fahrzeuge.

§. 11. Der Treideldamm muß mit gehöriger Vorsicht benutzt und auf demselben weder Feuer gemacht, noch etwas vorgenommen oder niedergelegt werden, was dem Treideln hinderlich sein könnte. Bei dem Treideln sind bei Vermeidung von 5 Thlr. Strafe folgende Bestimmungen zu beachten:

1) Das treidelnde unbeladene Schiff oder Fahrzeug, welches einem beladenen begegnet, muß die Leine werfen, es mag von der Stadt kommen oder dahin gehen.
2) Sind beide sich begegnende Schiffe beladen oder unbeladen, so läßt dasjenige die Leine fallen, welches von der Stadt kommt.
3) Alle Fahrzeuge, die mit Menschen treideln, müssen denjenigen, die mit Pferden treideln, die Leine werfen.
4) Alle Boote und kleineren Fahrzeuge, sie mögen von oder nach der Stadt kommen, müssen den Seeschiffen oder größeren Fahrzeugen die Leine werfen

Steuer-Kontrole.

§. 12. In Bezug auf die Zoll- und Steuerverfassung ist der Schiffer nicht nur zur Anmeldung seiner Ladung bei der Steuer-Behörde, resp. dem Waagemeister, sondern auch zur genauen Befolgung der Vorschrifen verpflichtet, welche durch das besonders bekannt gemachte Regulativ wegen Behandlung des Waaren-Ein- und Ausganges auf dem frischen Haff und dessen Ausmündungen [1]), und durch das Regulativ zur Erhebung der Strom- und Bollwerks-Steuer, zu Gunsten der Stadtgemeinde zu Elbing vom 18. Februar 1823 (Danziger Amtsbl. pro 1823 S. 139) und den Tarif dazu vom 3. Januar 1851 [2]) (Danziger Amtsbl. pro 1851 S. 39 u. 40) ertheilt worden sind. Behufs Kontrole der Steuergefälle wird das Aus- und Umladen außerhalb der beiden Bäume auf das Strengste untersagt.

Hafenungelder.

§. 13. Die Hafenungelder sind bei Seeschiffen durch den Schiffsabrechner auf Grund des Ungelder-Tarifs zu entrichten, und soll kein Schiffer weder dem Zoll-, Polizei-, Hafen- und Strom-Beamten, noch dem Lootsen Geschenke oder Vergü-

1) Siehe S. 180. — 2) Siehe Abthl. VII. Schifffahrts-Abgaben.

tungen, unter welchem Namen es sei, anbieten oder geben; indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

§. 14. Bekanntmachungen für Seefahrer, welche sich auf Feuerzeichen, Sicherheit der Häfen, sanitätspolizeiliche Nachrichten u. s. w. beziehen, sind während der Dienststunden im Polizei-Fremden-Bureau einzusehen.

Verantwortlichkeit und Stellvertretung.

§. 15. Jeder Schiffer haftet für seine Leute und ist in der Art für jedes von ihnen begangene Polizei-Vergehen verantwortlich, als bei der über sie zu führenden Aufsicht Mangel an Aufmerksamkeit von ihm zu vertreten bleibt.

§. 16. Sieht ein Schiffer sich genöthigt, in Elbing zu überwintern, so muß er, wenn er nicht selbst am Orte bleibt, sein Schiffsgefäß einer zuverlässigen Person übergeben und diese dem Stromaufseher namhaft machen. Für die gesetzwidrigen Handlungen dieses Stellvertreters, sofern dieselben Uebertretungen dieser Strom-Polizei-Ordnung betreffen, bleibt der Schiffer erforderlichen Falls verantwortlich.

Vom An- und Losgehen der Schiffe.

§. 17. Schiffe, welche ganz oder theilweise befrachtet einkommen, dürfen nur an dem, von dem Stromaufseher, unter Vorwissen und Genehmigung des Hauptsteueramtes, anzuweisenden Platze anlegen.

An dem Königl. Salzmagazin auf Schiffsholm, und vor dem Königl. Hauptsteueramts-Gebäude dürfen in der Regel gar keine Schiffsgefäße anlegen; wenigstens darf es nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Königl. Hauptsteueramtes und auf specielle Anweisung des für diesen Fall mit besonderer Instruktion versehenen Steueraufsehers geschehen.

§. 18. Fremde Schiffe und Schiffsgefäße, die ausgeladen haben und nicht sogleich wieder Ladung einnehmen; desgleichen Schiffe, die leer einkommen, legen — sofern der Stromaufseher ihnen nicht einen anderen Platz anweist — hinter dem letzten Schiffsgefäße an dem westlichen Ufer an und müssen dort so lange liegen bleiben, bis das Einladen beginnen kann. Nur mit besonderer polizeilicher Erlaubniß dürfen leere Schiffsgefäße oberhalb des Oberbaumes liegen bleiben.

§. 19. Zur Gewinnung von Raum muß das Anlegen so nahe als möglich am Ufer, und ein Schiffsgefäß dicht neben dem andern liegend, erfolgen.

§. 20. Es dürfen unter keinen Umständen mehr als drei Schiffsgefäße neben einander gelegt werden. Hinter dem letzten Hause am Schiffsholm düren jedoch nur 2 Schiffe neben einander liegen, und findet diese Bestimmung auch auf die oberhalb des Baumes liegenden Schiffe Anwendung, wenn dieselben von großer Breite sind.

§. 21. Am östlichen Stromufer, von der scharfen Ecke bis zum Treideldamm, dürfen ohne polizeiliche Genehmigung keine Schiffsgefäße anlegen. Diejenigen, welche dort ein- und ausladen, müssen so schnell als möglich expedirt werden. Dagegen steht es den Eigenthümern der auf dieser Strecke befindlichen Grundstücke frei, die zu ihrem Geschäftsbetriebe dienenden Schiffsgefäße an den Ufern der Grundstücke anlegen zu lassen.

§. 22. Am Treideldamme dürfen Schiffsgefäße nur anlegen, während Treidelpferde angelegt und abgenommen werden. Jedoch wird es gestattet, am Bollwerkskruge und gegenüber dem Etablissement Schneidemühle, das Ufer zum Laden zu benutzen und dort Schiffsgefäße zu diesem Zwecke anzulegen. Der Leinpfad muß aber stets frei bleiben und die Masten müssen niedergelegt werden. Auch hat die Bemannung des in Ladung liegenden Schiffes die Verpflichtung, so oft es nöthig ist, und ohne den geringsten Zeitverlust, die Treidelleine überzuholen, weshalb ein solches Wasserfahrzeug die Mannschaft stets an Bord haben muß. Während der Nachtzeit, und wenn nicht wirklich geladen wird, muß das Fahrzeug an das linke Ufer gebracht werden.

§. 23. Die Stromstelle vor der Königl. Steuer-Expedition auf Schiffsholm muß stets frei gelassen werden.

§. 24. Haben Schiffsgefäße an den Anlegeplätzen der Dampfböte angelegt, so müssen sie, auch ohne besondere Aufforderung, bei Annäherung der Dampfböte zeitig fortgebracht und für die Dampfböte der nöthige Raum zum Anlegen geschafft werden.

§. 25. Sobald ein Dampfboot das erste Zeichen zur Abfahrt giebt, darf kein Schiffsgefäß losgelegt werden, bis das Dampfboot vorüber ist.

Diese Vorschrift muß ebenfalls befolgt werden, sobald ein Dampfboot durch die Glocke oder andere Zeichen seine Ankunft meldet.

Feuerpolizeiliche Bestimmungen.

§. 26. Innerhalb der Stadt, soweit das Stromufer mit Speichern und Wohnhäusern besetzt ist, darf auf den Schiffen weder Feuer gemacht, noch Licht gebrannt, oder Tabak geraucht werden. Auf die Dampfböte findet diese Verordnung keine Anwendung.

§. 27. An dem westlichen Ufer des Stromes vom Danziger Graben stromaufwärts, mit Ausnahme der Stelle vor dem Königl. Salzmagazin, ist das Feuermachen auf den Schiffen zur Zubereitung der Speisen zwar gestattet, jedoch nur in feuersichern Küchen, deren Schornstein mindestens 4 Fuß über das Verdeck reicht. In der Nähe des Schornsteins darf sich keine Ladung befinden.

Auch Licht darf auf der angegebenen Strecke in den Schiffsgefäßen gebrannt werden, aber nur in feuersichern Laternen. Soll über Nacht Licht gebrannt werden, so muß dasselbe in einer mit Wasser gefüllten Schüssel stehen.

In der Regel darf vom 1. Mai bis Ende Oktober auf den Schiffen nicht länger als bis 10 Uhr Abends, in den übrigen Monaten nicht länger als bis 9 Uhr Abends Feuer unterhalten oder Licht gebrannt werden, wovon nur in Krankheitsfällen, auf besondere Bescheinigung eines Arztes über die Nothwendigkeit, eine Ausnahme gestattet werden kann, wozu jedesmal die polizeiliche Genehmigung bei Zeiten nachzusuchen ist.

Bei stürmischer Witterung muß aber Feuer und Licht unter allen Umständen auf den Schiffen sofort ausgelöscht werden.

§. 28. Das Kochen von Pech, Theer und dergleichen auf den Schiffsgefäßen ist gänzlich verboten, und darf nur auf dem Lande in gehöriger Entfernung von Gebäuden und leicht feuerfangenden Gegenständen stattfinden.

§. 29. Das Tabakrauchen auf den Schiffen ist nur in dem Theile des Stromes gestattet, wo nach §. 24 auf den Schiffen Feuer gemacht und Licht gebrannt werden darf. In der Nähe einer Ladung, die aus leicht feuerfangenden Gegenständen, z. B. Flachs, Hanf u. dergl. besteht, darf gar nicht geraucht werden.

§. 30. Leicht feuerfangende Sachen, als Pech, Theer, Flachs, Hanf, Wolle, Garn u. s. w. dürfen zur Nachtzeit nicht unbedeckt auf dem Verdeck gelassen werden.

Pulvertransporte.

§. 31. In Betreff der bei Pulvertransporten anzuwendenden Vorsichtsmaßregeln wird auf die Verordnungen des Königl. Ober-Präsidiums der Provinz Preußen d. d. Königsberg den 3. August 1843 (Danziger Amtsblatt pro 1843 Nr. 33) und der Königl. Regierung zu Danzig vom 24. November 1845 (Danziger Amtsblatt pro 1845 Nr. 49) hingewiesen. Es ist darnach der Transport von Schießpulver auf Dampfschiffen nicht gestattet; auch dürfen Fahrzeuge, welche Schießpulver geladen haben, von Dampfschiffen nicht ins Schlepptau genommen werden. Kontraventionen gegen die in den Verordnungen enthaltenen Vorschriften werden mit der daselbst festgesetzten Geldbuße von 5 bis 50 Thlr. bestraft.

§. 32. Wenn ein Schiffer Pulver geladen hat, so muß er seine Ankunft der Polizei-Behörde bei Zeiten anzeigen, er darf nur an der ihm von dem Stromaufseher zu bezeichnenden Stelle anlegen, und muß die schwarze Flagge am Maste so lange wehen lassen, bis das Pulver von dem Schiffsgefäß entfernt ist.

§. 33. Wegen des Transports des Pulvers nach der Stadt und durch dieselbe muß in jedem einzelnen Falle die nähere Anordnung der Polizei-Behörde eingeholt werden und wird die strengste Befolgung derselben zur Pflicht gemacht. Die Entloşsung ist so viel als möglich zu beschleunigen.

§. 34. An Schießpulver-Vorrath zu Nothsignalen auf dem Haff darf kein Schiffer mehr als 2 Pfund bei sich führen. Der Mehrvorrath wird konfiscirt und außerdem verfällt der Schiffer in Strafe.

Schießen.

§. 35. Innerhalb des Stadt-Polizei-Bezirks, also vom Treidelbamme bis hinter dem Fischervorberge, darf auf dem Strome weder mit Kanonen, noch mit kleinem Gewehr geschossen, auch darf in diesem Bereich geladenes Geschütz oder Gewehr auf den Wasserfahrzeugen nicht geduldet werden.

§. 36. Die Wasserbrücken müssen zur Benutzung bei Feuersgefahr stets frei gehalten werden.

Vom Holztransport und den Holzlagerplätzen.

§. 37. Holztraften dürfen von Baum zu Baum nur 1 Tafel breit und höchstens 6 Gelenke hintereinander transportirt werden.

§. 38. Zu Lagerplätzen für Holztraften sind bestimmt:

a) das linke Elbingufer unterhalb der Stadt vom ersten Mühlengraben an;

b) oberhalb der Stadt, außerhalb des Unterbaums (Fischerbaums) längs beiden Ufern, jedoch mit Ausnahme des Ufers am Fischervorberge;

c) das Ufer vor den Holzhöfen und Schiffswerften, jedoch dürfen diese Stellen nur von den Eigenthümern der Holzhöfe ꝛc. benutzt werden.

An allen übrigen Stellen im Strome und im Aschhofgraben darf kein Holz gelagert werden.

§. 39. An den Lagerplätzen §. 38 ad a. und c. darf das Holz nur in der Breite einer Traft liegen, und ist hierbei darauf zu sehen, daß diese Holztraften nicht mehr als ein Drittel der ganzen Strombreite einnehmen.

An dem Lagerplatze ad c. können mit besonderer polizeilicher Genehmigung 2 Traften neben einander gelegt werden.

§. 40. Das während des Sommers im Strome gelagerte Holz muß zu Anfang November jeden Jahres weggeschafft werden. Wer Holz im Strome überwintern will, hat dies bis zum 15. November der Polizei-Behörde anzuzeigen, und dabei die Quantität, so wie die Stelle, wo das Holz überwintern soll, genau anzugeben. Findet kein Bedenken statt, so wird die Erlaubniß mit der Maßgabe ertheilt, daß die Besitzer für völlig sichere Befestigung und gehörige Beaufsichtigung des Holzes verantwortlich bleiben und daher für jede Beschädigung und für alle Kosten aufkommen müssen, welche durch Vernachlässigung verursacht werden.

§. 41. Wenn Holztraften sich auflösen, müssen sie sofort wieder zusammengebunden und gehörig befestigt werden. Der Eigenthümer auf dem Strome umhertreibender Hölzer hat, außer der Strafe, auch die durch das Auffangen entstehenden Kosten und den Schadenersatz zu entrichten.

§. 42. Wenn Holz mit Getreide beladen ankommt, so dürfen nur die wirklich beladenen Traften in die Stadt gebracht werden; die übrigen Gelenke der Traften müssen außerhalb der Stadt an den im §. 38 bezeichneten Stellen lagern.

§. 43. Das Aufwaschen von Holz darf nur an den dazu bestimmten Stellen, und nach erfolgter Bezahlung der dafür an die Kämmereikasse zu entrichtenden Gebühr erfolgen.

Reinhaltung des Stromes.

§. 44. Es darf weder Gassenkoth, noch Kloake oder andere Unreinigkeiten, auch nicht schmutziges Eis oder Schnee in den Strom oder Aschhofgraben, auf das Eis oder auf die Ufer derselben geworfen werden.

§. 45. Das Auswerfen der Steine und des Ballastes, so wie der Steinkohlenschlacken in den Strom oder Aschhofgraben, wird bei strenger Strafe untersagt. Die Entfernung der hineingeworfenen Gegenstände erfolgt außerdem auf Kosten des Kontravenienten.

§. 46. Das Füttern oder Stehenlassen der Pferde oder anderen Viehes auf dem Eise wird verboten.

§. 47. Verunreinigungen des Eises im Elbingstrom und Aschhofgraben werden strenge untersagt; deshalb dürfen auf dem Eise auch keine Holzschneide-Geräthe aufgestellt, oder ähnliche Arbeiten vorgenommen werden.

§. 48. Bei dem Verladen von Kohlen, Kalk, Schutt, Faschinen, Heu u. s. w. ist sorgfältig darauf zu achten, daß Verunreinigungen des Stromes oder Aschhofgrabens nicht vorkommen.

Sicherheitspolizeiliche und andere Verordnungen.

§. 49. Das Ablaufen eines neu erbauten oder auf der Werfte ausgebesserten Schiffes muß der Polizei-Behörde von dem Schiffsbaumeister zeitig vorher angezeigt werden, und hat Letzterer solche Sicherheitsmaßregeln zu treffen, daß keine Beschädigungen vorfallen können.

§. 50. Das Kielholen, so wie das Umlegen der Schiffe und Fahrzeuge an den Bollwerken kann nicht gestattet werden.

§. 51. Kindern darf kein Wasserfahrzeug anvertraut werden. Diejenigen, denen die Aufsicht über die Kinder gebührt, so wie diejenigen, welche das Fahrzeug hergegeben haben, werden dafür verantwortlich gemacht.

§. 52. Das Baden im Elbingfluß ist nur an den dazu bestimmten und bezeichneten Stellen gestattet, namentlich wird es innerhalb der Stadt und im Aschhofsgraben auf's Strengste untersagt.

§. 53. Innerhalb der beiden Bäume darf kein Segel gebraucht werden, mit Ausnahme offener kleiner Böte.

§. 54. Zur Vermeidung von Unglücksfällen müssen kleine Wasserfahrzeuge stets angeschlossen gehalten werden.

§. 55. Die Masten der Böte, welche die scharfe Ecke passiren wollen, müssen so zeitig niedergelegt werden, daß die Fährleine nicht geworfen werden darf.

§. 56. Wenn die Dampfschiffe das Signal zur Abfahrt geben, darf die lege Brücke so lange nicht aufgezogen werden, bis das Dampfschiff wirklich abgeht.

§. 57. Das Betreten der Brückenzüge bei dem Aufziehen und Niederlassen derselben ist strenge untersagt.

§. 58. Zur Zeit der Ankunft und Abfahrt der Dampfböte darf Niemand an dem Anlegeplatz derselben vorüberfahren; ebensowenig dürfen dort Wagen halten.

§. 59. Das Fahren auf dem Strome mit Laternen oder mit Musik innerhalb der Stadt ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Polizei-Behörde gestattet.

§ 60. Oeffnungen im Eise zur Winterszeit dürfen nur da angelegt werden, wo dies mit Rücksicht auf die Freihaltung und Sicherheit der Passage, so wie auf die Stärke des Eises, durch die Polizei gestattet wird.

§. 61. Jede Oeffnung im Eise ist mit Eisschollen gehörig zu umstellen und mit Fusen zu bezeichnen, auch darauf zu achten, daß diese Sicherung erhalten wird. Diese Vorschrift ist ganz besonders auch von denjenigen zu beachten, welche mit ihren Schiffsgefäßen hier überwintern.

§. 62. Unsichere Stellen im Eise sind mit Fusen zu bezeichnen. Wer letztere beschädigt oder zerstört, hat strenge Strafe zu gewärtigen.

Wer solche Stellen, welche mit Fusen bezeichnet sind, dennoch betritt, hat Bestrafung zu gewärtigen.

§. 63. Die zur Winterzeit von den Fischern im Elbingstrom zur Befestigung der Netze anzubringenden Pritken dürfen nur da und in den Grenzen gesetzt werden, wie die Polizei-Behörde dies, auf die in jedem einzelnen Falle einzuholende Erlaubniß vorschreibt, indem der Lauf der Kähne und Flöße dadurch nicht gehindert werden darf.

Bei Wiedereröffnung der Schifffahrt, oder auf besondere polizeiliche Anordnung sind die Pritken sofort zu entfernen. Nöthigenfalls erfolgt die Fortschaffung auf Gefahr und Kosten der Säumigen.

§. 64. Auf den Bollwerken dürfen Holz, Ziegel und andere schwere Gegenstände nicht niedergelegt werden, die auf denselben befindlichen Ladegüter aber nie über Nacht liegen bleiben.

§. 65. Auf den Bollwerken darf weder Holz gehauen, noch irgend eine Handlung vorgenommen werden, wodurch das Bollwerk beschädigt und die Passage ganz gehemmt wird.

§. 66. Das Befahren der Bollwerke und Ladebrücken mit bespannten oder mit Handwagen wird strenge untersagt.

§. 67. Das Bollwerk und die Ladebrücke am Königl. Salzmagazin am Schiffsholm dürfen nur mit Genehmigung d.r Steuer-Behörde benutzt werden.

§. 68. Die Dossirungen der Ufer des Elbingflusses und Aschhofgrabens müssen geschont und dürfen nicht verunreinigt werden.

§. 69. Ist der Strom mit Eis belegt, so darf ohne Genehmigung der Polizei eine Aufeisung Behufs Veränderung der Lage eines Fahrzeuges nicht mehr stattfinden.

§. 70. Ruhestörender Lärm und grobe Unsittlichkeiten, welche auf dem Strome begangen werden, sind den auf öffentlicher Straße begangenen gleich geachtet und werden demgemäß bestraft.

Strafbestimmungen.

§. 71. Uebertretungen der in dieser Strom-Polizei-Ordnung enthaltenen Vorschriften werden, falls nicht für einzelne Fälle höhere Strafen angedroht sind, mit Geldbuße bis zu 10 Thalern bestraft.

Danzig, den 9. December 1852.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

XI. Bollwerks-Ordnung für die Stadt Demmin vom 15. Oktober 1844.

Mit Genehmigung der K. Ministerien des Innern u. d. Finanzen haben wir folgende Bollwerksordnung für die Stadt Demmin erlassen:

§. 1. Das Bollwerk erstreckt sich von der Brücke bei dem Kahldenschen Thore bis zur Wässerung an der Seite der Stadt zu, und dient Schiffen, Booten, Kähnen und sonstigen Wasserfahrzeugen zum Einnehmen und Löschen der Ladungen, darf aber von Niemandem ohne ausdrückliche Erlaubniß des Magistrats zu anderen Zwecken benutzt werden. Auch bleibt bei Freigebung des Bollwerks zu anderen Zwecken die Benutzung desselben durch das schifffahrttreibende Publikum Hauptzweck, welcher in keinerlei Art und Weise durch Verfolgung anderer Zwecke gefährdet werden darf.

Ausgeschlossen von der Benutzung des Bollwerks sind die Fischer mit ihren Fahrzeugen.

§. 2. Das Bollwerksgeld wird nach den, in dem Allerhöchst genehmigten und bestätigten Tarif v. 13. Oktober 1830 aufgeführten Sätzen erhoben.

§. 3. Schiffe, Kähne, Boote oder sonstige Fahrzeuge dürfen nur dann an das Bollwerk angelegt werden, wenn sie beladen oder gelöscht werden sollen.

§. 4. Schiffe, welche ihre Ladung zu verschiedenen Zeiten einnehmen, müssen für den Fall, daß es an Raum fehlen sollte, denen weichen, welche ihre Ladungen hintereinander einnehmen. Ueberhaupt muß, wenn es an Platz fehlt, dasjenige Schiff weichen, welches nicht gerade beim Laden beschäftiget ist, wenn es auch einen Theil seiner Ladung eingenommen oder entlöscht hat. Sollte der Schiffer der Aufforderung des Bollwerksdieners nicht Folge leisten, so ist dieser berechtigt, auf Kosten desselben Leute anzunehmen, welche das Schiff an die demselben anzuweisende Stelle bringen.

§. 5. Sollten soviel Schiffe beim Ein- und Ausladen liegen, daß das Bollwerk ganz besetzt ist und noch andere zu laden wünschen, so müssen diejenigen Schiffe, welche am ersten in der Nähe des Bollwerks angekommen sind, zuerst einrücken. Bei Bestimmung der Reihenfolge bildet die Meldung des Schiffers, dessen Schiff hier bereits angekommen ist, bei dem Bollwerksdiener den entscheidenden Moment. Jedoch sollen Dampfschiffe und alle zu einem Seefahrzeuge bestimmte Leichterfahrzeuge, ohne Rücksicht auf die Zeit der Meldung, am Bollwerk den Vorzug vor anderen Fahrzeugen haben.

§. 6. Kein Schiffer darf auf dem Schiffe kochen oder gar Theer, Pech, Harpeus oder Oel dünn machen, so lange er am Bollwerk oder an den dem Bollwerk gegenüber belegenen Wiesen liegt. Diese Verrichtungen müssen vielmehr von den Schiffern entweder in dem zu diesem Ende erbauten Kochhause oder, wenn ihnen solches bequemer oder paßlicher ist, in einem andern Hause vorgenommen werden. Soll das Kochhaus zu diesem Zwecke benutzt werden, so haben die Schiffer sich deshalb an den Besitzer desselben zu wenden und für die Benutzung die von dem Magistrat festgesetzten Gebühren zu entrichten.

§. 7. Am Bollwerk darf kein Schiffer sein Schiff kielholen. Auch ist das Bollwerk zur Verfertigung von Masten und anderen zur Ausrüstung der Schiffe dienenden Gegenständen nicht ohne besondere Erlaubniß der Polizeibehörde zu benutzen.

§. 8. Es darf Niemand Unreinigkeiten, Ballast, Kehricht und andere Gegenstände, die das Fahrwasser verflachen, vom Haus Demmin bis zu den Holzhöfen am Meyenkrebs in die Peene werfen. Zum Abladeplatz des überflüssigen Ballastes ist der neben der Bleiche vor dem Holstenthore belegene Holzhof des Kaufmanns Otto Julius Lobeck bestimmt; es sind jedoch keinerlei Abgaben oder Gebühren für die Ballast-Entlöschung auf dem qu. Holzhof zu entrichten. Andere Gegenstände müssen an den vom Bollwerksdiener anzuweisenden Ort hingebracht werden.

§. 9. Am Bollwerk darf Langholz nicht ausgeladen werden; vielmehr muß die Ausschleppung desselben am Mühlengraben und am Meyenkrebs erfolgen. Kein Gegenstand darf über drei Tage auf dem Bollwerk gelagert werden. Schwere Gegenstände. als Mauersteine, Feldgipssteine und dergl. m. müssen beim Ausladen mindestens zehn Fuß vom Bollwerk entfernt niedergelegt werden.

§. 10. Das Ausladen von Brennholz ist zwar am Bollwerk gestattet, jedoch muß das Abfahren desselben innerhalb 3 Tagen erfolgen.

§. 11. Dagegen darf, zur Verhütung von Feuersgefahr, am Bollwerk kein Stroh und Rohr ein- und ausgeladen werden; vielmehr ist hierzu nur der Platz an der Wässerung, jenseits der Meyenkrebs-Brücke bestimmt.

§. 12. Die am Bollwerk liegenden Schiffe dürfen durchaus kein Pulver führen.

§. 13. Das Tabakrauchen auf den Schiffen außerhalb der Kajüte und auf dem Bollwerk beim Löschen der Fahrzeuge ist durchaus verboten.

§. 14. Zur Aufrechthaltugg der Ordnung am Bollwerk ist ein Bollwerksdiener angestellt, dessen Anordnungen ein Jeder, welcher am Bollwerk zu thun hat, mit Vorbehalt der Beschwerde bei der Polizeibehörde, unweigerlich sofort nachzukommen verpflichtet ist.

§. 15. Die Uebertreter dieser Ordnung haben nach Bewandtniß der Umstände eine polizeiliche Geldstrafe von 1 bis 5 Thlr. oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verwirkt.

§. 16. Die vorstehend angedrohete Strafe wird verdoppelt, falls Uebertreter der an ihn ergangenen Aufforderung zur Einstellung der Kontravention nicht sofort Folge leistet. Stettin, den 15. Oktober 1844.

Königl. Regierung, Abtheilung des Innern.

(Stettiner Amtsblatt 1844 Nr. 43 S. 215.)

XII. Bohlwerks-Ordnung für die Stadt Ueckermünde vom 9. Februar 1852.

Nachdem durch das hohe Rescript des Königlichen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Finanzen vom 2. Febr. d. J. die Ueckermünder Bohlwerks-Ordnung von der Königl. Regierung zu Stettin mittelst Verfügung vom 9. Februar c., mit Berücksichtigung der Strafbestimmungen im §. 36, auf Grund des §. 5 des Gesetzes vom 11. März 1850 genehmigt worden, bringen wir diese revidirte Bohlwerks-Ordnung vom 9. Februar c. nachstehend zur öffentlichen Kenntniß.

Unter Bezugnahme auf die Amtsblatts-Bekanntmachung vom 9. d. M., worin die Bohlwerks-Ordnung vom 20. August 1818 für aufgehoben erklärt ist, werden für die Benutzung der städtischen Hafenanstalten zu Ueckermünde, mit Genehmigung der Königl. Regierung zu Stettin, folgende polizeiliche Bestimmungen erlassen:

§. 1. Das Bohlwerk in der Stadt Ueckermünde, am rechten und linken Ufer des Ueckerflusses, dient zum Verladen und Entlöschen von Wasserfahrzeugen jeglicher Art, sowie theils zum Handelsbetriebe nach den hier folgenden näheren Bestimmungen.

§. 2. Der Theil des Bohlwerks links der Uecker und unterhalb der Brücke, vom zweiten Ausfall von der Brücke an gerechnet, bis zu seinem Ende, dient zum Verladen und Entlöschen von Gegenständen jeglicher Art, mit Ausnahme von Steinen und Holz.

§. 3. Steine und Holz werden am Bohlwerk unterhalb der Brücke, rechts der Uecker, verladen und entlöscht.

§. 4. Der Raum am Bohlwerk von der Brücke, links unterhalb derselben, bis zum zweiten Ausfalle, bleibt für diejenigen Fahrzeuge vorbehalten, von denen aus Handel mit Getreide, Victualien und dergleichen getrieben wird; doch müssen dieselben von der Brücke so weit zurückbleiben, daß die Durchfahrt frei erhalten werde.

§. 5. Oberhalb der Brücke am linken Ufer ist der Raum, welcher bisher die kleinere Kämmerei-Kielstelle bildete, zum Detailhandel mit Klafterholz bestimmt, der aber, von der kleinen Kämmerei-Kielstelle bis zur Brücke, kann, je nachdem das Bedürfniß es erfordert, zum Entlöschen oder Verladen oder auch zum Verkauf von Klafterholz benutzt werden.

§. 6. Der Theil des Bohlwerks endlich oberhalb der Brücke rechts der Uecker wird den Fischern überwiesen, zum Anlegen ihrer Polten und zum Verkauf von Fischen.

§. 7. Ohne ausdrückliche Genehmigung des Magistrats oder der von demselben bestellten Aufsichts-Beamten darf von den vorstehend (§§. 2 — 6) gegebenen Bestimmungen nicht abgewichen werden.

§. 8. Kein Fahrzeug darf am Bohlwerk anlegen, wenn es nicht ladet, löscht, vom Fahrzeug aus Handel treibt, oder aber beim Steueramte deklarirt; zu letzterem Zwecke müssen Fahrzeuge über 6 Lasten Größe ihren Anhang benutzen, und selbst ober- oder unterhalb des Bohlwerks zurückbleiben; Fahrzeuge unter 6 Last Größe dürfen nicht länger als 3 Stunden zum Deklariren am Bohlwerke liegen bleiben.

§. 9. Fahrzeuge, welche am Bohlwerke löschen oder laden wollen, dürfen erst beim Beginn dieser Geschäfte an- und müssen gleich nach Beendigung derselben wieder ablegen.

§. 10. Winterlage darf am Bohlwerk nicht gehalten werden, es sei denn, daß der Magistrat dazu besondere Erlaubniß ertheilt.

§. 11. Jeder, der auf der Uecker innerhalb des Stadtgebiets mit seinem Fahrzeuge Winterlage halten will, muß sich den Ort, wo dies geschehen darf, vom Magistrate anweisen lassen und das tarifmäßige Winterlagegeld sogleich entrichten.

§. 12. Schiffsbauholz darf am Bohlwerk in der Regel weder verladen noch entlöscht werden, vielmehr ist dazu für jetzt der Raum zwischen dem Bohlwerk unterhalb der Brücke, rechts der Uecker und den Schiffsbaustellen (Bleichstelle und Gerbehof) bestimmt; gestattet der Raum hier das Anfahren größerer Hölzer nicht, so soll dies am Bohlwerk links der Uecker zwar ausnahmsweise zugegeben werden, doch bedarf es dazu immer erst besonderer Erlaubniß des Magistrats.

§. 13. Zwischen den Bohlwerken, also zur Zeit von der kleinen Kämmerei-Kielstelle bis zur Bleichstelle darf kein Fahrzeug verweilen, wenn es nicht nach dem Vorstehenden am Bohlwerk anlegen will.

§. 14. Stromabwärts kommende Fahrzeuge müssen, wenn sie durch die Brücke legen wollen, sich deshalb beim Brückenwärter melden, und bis dieser öffnet, hinter der kleinen Kämmerei-Kielstelle zurückbleiben, bei dieser auch während des

Durchgehens durch die Brücke einen Stopfer ausbringen; auch müssen beim Durchlegen durch die Brücke kleinere Fahrzeuge mit mindestens zwei Mann, größere mit einer den Umständen angemessenen Zahl von Mannschaften besetzt sein.

§. 15. Stromaufwärts gehende Fahrzeuge müssen bis zum Oeffnen der Brücke unterhalb der Bleichstelle zurückbleiben und zur Seite beilegen.

§. 16. Zu welchen Tagesstunden die Brückenklappen zu öffnen, wird vom Magistrat, je nach dem Bedürfniß, bestimmt und bekannt gemacht werden, und müssen, wenn der Verkehr es erfordert, insbesondere auch beim Passiren von Posten die Klappen nach dem Durchlassen je eines Fahrzeuges heruntergelassen werden.

§. 17. Begegnen sich zwei Fahrzeuge bei der Brücke, so wartet das ledige das beladene, und sind beide ledig oder beladen, das stromabwärts gehende das stromaufwärts kommende ab und macht ihm Platz.

§. 18. In der Uecker vom Bohlwerk bis zur Grabenstraße dürfen Fahrzeuge nur mit Genehmigung des Magistrats anlegen oder verweilen.

§. 19. Außer am Bohlwerk, oder an den Privatlagen darf im Strome innerhalb des Stadtgebiets überall nur mit Genehmigung des Magistrats Ladung eingenommen oder gelöscht werden.

§. 20. Flöße dürfen innerhalb der Stadt, also von der kleinen Kämmerei-Kielstelle bis zum Graben überall nicht, im Strome aber innerhalb des Stadtgebiets nur mit Genehmigung des Magistrats niedergelegt werden.

§. 21. Das Kielholen und Zimmern ist nur an den Schiffsbaustellen erlaubt.

§. 22. Behufs Auf- und Abtakelns der Schiffe können dieselben am Bohlwerk anlegen, sofern es der Raum gestattet; doch bedarf es dazu besonderer Genehmigung des Magistrats.

§. 23. Ballast kann am Bohlwerk eingenommen und entlöscht werden; wegen des Orts, wohin der Ballast abzufahren, ist die nähere Anweisung des Magistrats nachzusuchen.

§. 24. Zwischen dem Graben und der kleinen Kämmerei-Kielstelle dürfen keine Segel geführt werden, auch müssen die Raaen getoppt und gebraßt sein.

§. 25. Am Bohlwerk selbst dürfen die Fahrzeuge nicht, sondern an den daselbst befindlichen Anbindepfählen befestigt werden, sowie überhaupt jede Beschädigung des Bohlwerks zu vermeiden ist.

§. 26. Feuer darf auf den Wasserfahrzeugen zwischen dem Graben und der kleinen Kämmerei-Kielstelle nur von Sonnen-Aufgang bis Sonnen-Untergang gehalten werden.

§. 27. Auf Fahrzeugen, die mit Torf, Heu, Stroh oder mit anderen leicht brennbaren Gegenständen beladen sind, darf gar kein Feuer zwischen dem Graben und der kleinen Kämmerei-Kielstelle gehalten werden.

§. 28. Unrath darf aus den Fahrzeugen nicht in die Uecker geworfen werden.

§. 29. Die innerhalb des Stadtgebiets auf der Uecker liegenden Schiffer müssen Ab- und Zugang von Schiffs-Mannschaften dem Magistrate anmelden.

§. 30. Alle Schiffs-Mannschaften müssen von Abends 10 Uhr bis Tagesanbruch an Bord sein.

§. 31. Die Fischersteege am Graben dürfen nicht über die durch die Endpunkte der zu beiden Seiten gelegenen Zäune bezeichneten Ufer der Uecker hinausreichen.

§. 32. An den Steegen dürfen Fahrzeuge nur mit Erlaubniß der Besitzer und überhaupt nur insoweit anlegen, als dadurch das Fahrwasser nicht beengt wird.

§. 33. Die Fischerpolten dürfen nur um die Länge eines Poltes über die Steege in der Uecker hinausliegen. Sofern die freie Fahrt auf der Uecker dies indeß erfordert, müssen die Polte zwischen den Steegen zurückgelegt werden.

§. 34. Zwischen dem unterhalb gelegenen ersten und zweiten Steeg am Graben muß im Winter die Auffahrt von der Uecker zur Grabenstraße frei bleiben.

§. 35. Für den Raum zwischen dem Bohlwerk und den Häusern gelten die Vorschriften der Straßen-Ordnung für Ueckermünde.

§. 36. Kontraventionen gegen die Bestimmungen dieser Ordnung werden mit 1 — 5 Thlr. Geldstrafe belegt, dieser aber wird im Unvermögensfalle die gesetzlich entsprechende Gefängnißstrafe substituirt.

§. 37. Dabei versteht es sich von selbst, daß der Kontravenient für jeden etwa veranlaßten Schaden noch besonders den Gesetzen gemäß verhaftet bleibt.

Ueckermünde, den 9. Februar 1852.

Der Magistrat.

XIII. Bei der Stadt Barth ist eigentlich ein Hafen für Seeschiffer bis jetzt nicht vorhanden. Die See bildet dort zwar eine tiefe und breite Einbucht; dieselbe ist aber so flach, daß nur an einen gegen circa 200 Schritt langen, in das Wasser hinausgebauten Damm und Brücke kleinere Seeschiffe bei gutem Wasserstande bis zu 5 Fuß Tiefe gelangen können. Die Aufbaggerung des Fahrwassers wird indessen jetzt auf Staatskosten ausgeführt und 1855 voraussichtlich beschafft sein. Mit derselben wird die Herstellung eines Hafens Hand in Hand gehen und gleichzeitig vollendet werden.

Eine besondere Hafenordnung besteht für Barth, das übrigens zur Zeit eine Rhederei von 79 Schiffen, mit zusammen 9334 Lasten hat, nicht.

Die Seeschiffe, welche von Barth aus befrachtet werden, legen zur Prohner Wieck an, wohin die Waaren von Barth aus auf kleinen Leichterfahrzeugen gebracht werden. Kleinere Seeschiffe legen auch wohl etwas näher bei Barth an. Die ausgehenden Seeschiffe werden von Prohner Wieck durch die zu Barhöft stationirten Lootsen in dem Falle, daß sie durch den Gellen ausfahren, wodurch jedoch nur Schiffe gehen können, welche etwa 7 Fuß Tiefe gebrauchen, bis zum Bodien, oder dem Ausfluß des Gellens, begleitet, welche Stelle durch eine Tonne bezeichnet ist. Die Schiffe, welche aus der See durch den Gellen einlaufen, müssen ebenfalls die Lootsen aus Barhöft bei dieser Tonne, welche in einer Gegend, die Bockskannte genannt, liegt, einnehmen und erwarten.

Diejenigen Schiffe, welche durch das Binnenwasser Stralsund vorbei ausfahren, müssen von Stralsunder Lootsen von Prohner Wieck abgeholt und bis nach Mönchgut begleitet werden, wo sie andere Lootsen aufnehmen, die sie in die offene See bringen. Die Schiffe, welche zu Barhöft beladen werden, und durch das Binnenwasser fahren wollen, werden von den zu Berhöft stationirten Lootsen bis zur Prohner Wieck begleitet, wo Stralsunder Lootsen sie abwechseln. Die kleineren und Leichterfahrzeuge, welche von Barth nach Barhöft und Prohn fahren, werden durch keine Lootsen begleitet. Sie bedürfen deren nicht, weil sie mit Schiffern besetzt, die dieses Fahrwassers schon kundig sind.

Besondere Vorschriften für die Schiffe, welche bei der Brücke von Barth anlegen, oder dort überwintern, sind bis jetzt nicht erlassen. Indessen ist ein Hafenmeister angestellt, und mit Instruktion versehen, welcher auf Ordnung unter den Schiffern zu halten, Hafen-, Brücken- und Dammgeld zu erheben, und den Schiffern die Stellen zu bezeichnen hat, wo sie anlegen sollen.

Barth hat ein Kön. Neben-Zoll-Amt I. Klasse. Die Abfertigung der dort eingehenden Schiffe in Bezug auf Zollverfassung erfolgt vielmehr nach den allgem. Bestimmungen der Zoll-Ordnung v. 23. Jan. 1838 (s. S. 173. Abtheil. V.)

XIV. Die Ordnung für den Hafen von Anclam ist bisher noch nicht zum Abschluß gekommen; es soll die Erbauung der projektirten, über den Peenestrom gehenden Eisenbahn zuvor abgewartet werden.

Siebente Abtheilung.

Schifffahrts-Abgaben.

Die Entrichtung der Hafengelder, Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und Gebühren für gewisse Leistungen, ist durch folgende gesetzliche Bestimmungen geregelt:

I. Für den Hafen von Stettin.

a. Auf Ihren Bericht vom 12. August d. J. habe Ich den anliegenden Tarif zur Erhebung des Hafen- und Brücken-Aufzugs-Geldes in Stettin genehmigt und vollzogen und beauftrage Sie, denselben mit diesem Erlasse durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Der Tarif soll sofort in Kraft treten

und bis zum 1. Januar 1852 gültig bleiben, bis zu welchem Zeitpunkte die definitive Regulirung der Hafenabgaben zu Stettin erfolgen muß. Die Ertheilung der Instruktion zur Erhebung und Kontrolirung der nach dem anliegenden Tarife zu erhebenden Abgaben bleibt Ihnen, dem Finanz-Minister und dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, überlassen.

Sanssouci, den 25. August 1848.

gez. Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister Hansemann, Milde und Kühlwetter.

Tarif

zur Erhebung des Hafen- und Brücken-Aufzugs-Geldes in Stettin.

I. An Hafengeld wird beim Eingange in das Hafen-Gebiet (zusätzliche Bestimmung 3) entrichtet:

A. von Schiffen und andern Wasserfahrzeugen, ohne Rücksicht darauf, ob sie beladen oder unbeladen sind:

1) von Dampfschiffen, Seeschiffen, Leichterfahrzeugen und Seeböten,
a. von 3 bis einschließlich 25 Schiffslasten Tragfähigkeit 6 Pf. b. von mehr als 25 Schiffslasten Tragfähigkeit 1 Sgr. 6 Pf. für jede Schiffslast Tragfähigkeit.

2) von Oderkähnen und anderen Stromfahrzeugen,
a. von 6 bis einschließlich 15 Schiffslasten Tragfähigkeit 5 Sgr. b. von mehr als 15 Schiffslasten Tragfähigkeit 10 Sgr. für jedes Fahrzeug.

3) Regelmäßig fahrende Dampfschiffe können nach Wahl, statt der Abgabe für jede einzelne Fahrt, eine jährliche Abfindung von 2 Thlr. für jede Schiffslast Tragfähigkeit entrichten.

B. von Waaren, welche auf Fahrzeugen zu Wasser oder geflößt eingehen: von jedem Centner 6 Pfennige.

Ausnahmsweise wird gezahlt für den Centner:

1)	Zink	—	Sgr. 4	Pf.
2)	Farbehölzer	—	• 3	•
3)	Roheisen, Galmei, Graphit, rohen Schwefel, Knochenschwärze, Knochen, Braunstein, Oelkuchen, gebrannten Gips, geschlemmte Kreide, Harz, Cichorien, ordinaire Erdfarben, Wasserblei, Schwerspath	—	• 2	•
4)	Gipssteine, Düngergips, Thon, Zuckererde	—	• 1	•
	für die Tonne:			
5)	Leinsamen	—	• 9	•
6)	Hering	—	• 6	•
7)	Theer	—	• 3	•
8)	Kalk	—	• 2	•
9)	Bier	—	• 6	•
10)	Branntwein und Essig, inländischen für das Oxhoft von 180 Quart, oder nach der Wahl der Zahlungspflichtigen, für 5 Ctr.	1	• 6	•
11)	alle Getreidearten, ferner Erbsen, Wicken, Schlagleinsamen, Rapps und Rübsen, Linsen, Bohnen, Buchweizen, Spelt, für je 72 Scheffel	4	• —	•
12)	Graupen, Grütze, Hirse, für den Scheffel	—	• 3	•
13)	gebackenes Obst für den Scheffel	—	• 2	•
14)	Schleifsteine, Steinblöcke und Steinplatten, für je 36 Centner oder nach der Wahl der Zahlungspflichtigen für je 30 Kubikfuß	7	• 6	•
15)	Steinkohlen für je 72 Scheffel oder nach der Wahl des Zahlungspflichtigen für 58¼ Centner (60 Zollcentner)	1	• 6	•
16)	Kreide für je 33 Centner	1	• —	•
17)	Kalksteine für den Prahm oder 3 Klafter	5	• —	•
18)	Mineralwasser für 100 Kruken	1	• 3	•
19)	Mauersteine für das Tausend	—	• 8	•
20)	Mühlensteine			
	a. für einen ganzen Stein	12	• —	•
	b. für einen Dreiling oder Bodenstein	7	• 6	•
21)	Brennholz für die Klafter	—	• 6	•
22)	von Bau- und Nutzholz, möge dasselbe in Flößen verbunden, oder auf Flößen oder in Fahrzeugen eingehen, für je 72 Kubikfuß und zwar:			
	a. von Kiefern und anderm Weichholz	—	• 9	•
	b. von Eichen und anderm Hartholz	1	• 3	•
23)	Salz für die Schiffslast	4	• —	•

II. An Brückenöffnungsgeld wird für das Aufziehen der über die Oder erbauten Brücken, nämlich der Langen- und der Baumbrücke für jede besonders entrichtet:

a. wenn eine Klappe gezogen wird 2½ Sgr. b. wenn beide Klappen gezogen werden 5 Sgr. für jedes durchgehende Schiffsgefäß.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Soweit in diesem Tarif die Schiffslast den Erhebungs-Maaßstab bildet, ist darunter die Preußische Schiffslast von 4000 Pfd. zu verstehen.

2) Wenn bei der Feststellung des Hafengeldes für Waaren derselben Kategorie (I. B. des Tarifs) schließlich ein Bruchtheil vom Centner, Scheffel u. s. w. verbleibt, so wird dieser Bruchtheil, sobald derselbe die Hälfte der als Maßstab angegebenen Größen-Einheit erreicht, oder übersteigt, für voll, sonst aber gar nicht berechnet.

3) Das Hafengebiet (I. des Tarifs) umfaßt die Oder von der Grenze zwischen Güstow und Pommerensdorf bis zum Grabowschen Ort, den Dunzig und die Parnitz.

4) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen: a. mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladung gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag zur Zeit des Einganges in den Hafen nicht besteht, oder b. welche ihrerseits aus anderer Veranlassung die preußischen Schiffe und deren Ladung nicht gleich den inländischen behandeln, haben die in dem Tarif zu I. angegebenen Hafenabgaben doppelt zu entrichten.

5) Außer den in diesem Tarif festgesetzten Abgaben, den nach dem Tarife vom 24. Okt. 1840 zu erhebenden Lootsen-Gebühren und den besonderen Vergütigungen, welche den nach freier Wahl angenommenen Hafendienern für das Verholen der Schiffe im Hafengebiete zukommen, wird für die Benutzung des Hafens, der dazu gehörigen Bohlwerke, Pfähle, Krahne, Waagen — mit Ausschluß der Rathswaage — und der sonstigen, der allgemeinen Benutzung gewidmeten Anstalten an die Stadt keine Gebühr entrichtet.

Es brauchen daher nicht nur die Schiffer und Floßführer oder deren Stellvertreter den Schifffahrts-, Zoll-, Hafen- und Polizei-Beamten, unter irgend einem Vorwand eine Vergütigung nicht zu entrichten, sondern es ist jenen ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur städtischen Armenkasse eingezogen werden soll.

6) Ein Unterschied zwischen den, den Einwohnern von Stettin gehörigen und den fremden Fahrzeugen oder Gütern findet hinsichtlich der Erhebung der, in diesem Tarife festgesetzten Abgaben nicht Statt.

Befreiungen.

I. Von der Entrichtung des Hafengeldes sind befreit:

A. Schiffe und Fahrzeuge:

1) Königl. Schiffe und Staatsschiffe solcher Nationen, denen durch bestehende Staatsverträge zur Zeit des Einganges in den Hafen die Befreiung von allen städtischen Hafenabgaben bereits ausdrücklich zugesichert ist.

2) Dampfschiffe und Seefahrzeuge von weniger als 3 Schiffslasten (I. A. 1 a.) so wie Oderkähne und andere Fahrzeuge von weniger als 6 Lasten Tragfähigkeit. (I. A. 2 a.)

B. Waaren.

1) Das für Rechnung des Staats eingehende Salz.

2) Königliche und Armee-Effekten, überhaupt alles, was zum eigenen Gebrauche des Staates oder des Landesherrn oder seiner Hofhaltung transportirt wird.

3) Ballast.

C. Schiff und Waaren.

1) Solche Fahrzeuge und Waaren, welche unmittelbar nach einem andern Orte bestimmt, ohne Aufenthalt und Umladung durch den Hafen gehen.

2) Fahrzeuge, welche den städtischen Wochen- und Jahrmarkt-Verkehr vermitteln, so wie deren Ladung.

II. An den auf speziellem Rechtstitel beruhenden Befreiungen wird durch gegenwärtigen Tarif nichts geändert.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der in dem Tarife vorgeschriebenen Ab-

gaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt außer den verkürzten Abgaben deren vierfachen Betrag als Strafe.

Jede Uebertretung oder Nichtbeachtung der durch die Behörden zu erlassenden Instruktion zur Erhebung und Kontrolirung der Hafenabgaben hat eine polizeiliche Geldstrafe von 1 bis 10 Thlr. zur Folge.

2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Landes-Gesetzen bestraft.

Sanssouci, den 25. August 1848.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

b. Instruktion
für die Erhebung des Hafengeldes nach dem Tarif vom 25. August 1848. (Gesetzsammlung 1848, S. 247.)

I. Hafengeld von Schiffen und anderen Fahrzeugen.

§. 1. Alle Schiffe und Fahrzeuge, welche a. nach der Bestimmung I. A. Nr. 1 bis 3 des Tarifs, Hafengeld zu entrichten haben; so wie b. diejenigen sub Litt. C. No. 1, Abtheilung „Befreiungen" des Tarifs aufgeführten Fahrzeuge, welche durch den Hafen ohne Umladung und Aufenthalt gehen; müssen dem Hafenmeister gemeldet werden, und zwar muß dies geschehen, bei den Fahrzeugen ad a an dem Tage des Einganges in das Hafengebiet oder spätestens bis 12 Uhr Mittags des darauf folgenden Tages, und bei den Fahrzeugen ad b. jedesmal an dem Tage selbst, an welchem die Fahrzeuge den Hafen passiren.

§. 2. Dampfschiffe, welche sich auf Grund der Bestimmung des Tarifs sub I. A. No. 3 mit der Stadt wegen des Hafengeldes über eine bestimmte Abfindung vereinigt haben, sind der Anmeldung (§. 1) enthoben.

§. 3. Zu der in §. 1 bestimmten Anmeldung ist der Führer des Fahrzeuges verpflichtet. Er kann sich dazu jedoch auch eines der hier angestellten Mäkler bedienen, bleibt dann aber dennoch für die Befolgung der Vorschriften des §. 1 persönlich verantwortlich.

§. 4. Der Führer eines Fahrzeuges, welcher sich keines Mäkler bedient, hat bei der Meldung (§. 1) seinen Meßbrief in dem Hafen-Bureau zu deponiren, und erhält darüber eine Bescheinigung, welche er innerhalb 48 Stunden auf der Kämmerei-Kasse vorlegen und daselbst das Hafengeld entrichten muß. Unter dieser Bescheinigung quittirt die Kämmerei-Kasse, sobald der Vorschrift in §. 11 gehörig und vollständig genügt ist, über die Berichtigung des Hafengeldes und gegen Vorzeigung dieser Quittung wird der im Hafen-Bureau deponirte Meßbrief zurückgegeben.

§. 5. Erfolgt die Meldung — §. 1 — im Auftrage des Schiffsführers durch einen hierselbst angestellten Mäkler — §. 3 — so bedarf es der Depposition des Meßbriefes im Hafenbureau — §. 4 — nicht.

Das Hafengeld wird in diesem Falle durch die Kämmerei-Kasse von dem Mäkler eingezogen.

§. 6. Gehört das angemeldete Fahrzeug zu den im §. 1 sub B. bezeichneten, so erhält der Schiffsführer von dem Hafenmeister eine Bescheinignng des Inhalts: „daß das Fahrzeug angemeldet und ohne Aufenthalt und Umladung durch den Hafen durchgeht."

Diese Bescheiniguug ist der Schiffsführer dem kontrolirenden städtischen Beamten jederzeit vorzuzeigen verpflichtet.

II. Hafengeld von Waaren.

§. 7. a. Alle in das Hafengebiet der Stadt eingeführten Waaren und Güter müssen bei der Kämmerei-Kasse deklarirt werden. b. Der Waaren-Empfänger ist verpflichtet, jede zur Feststellung des Hafengeldes verlangte Auskunft unverweilt und spätestens innerhalb 3 Tagen zu ertheilen.

§. 8. Ausgenommen hiervon (§. 7 a.) sind allein die zu den Wochen- und Jahr-Märkten eingehenden Waaren und Güter (Tarif-Abtheilung „Befreiungen" I. Lit. C. No. 2), welche überhaupt keiner Deklaration bedürfen.

§. 9. Die Deklaration der Waaren und Güter bei der Kämmerei-Kasse (§. 7) geschieht:

A. Bei allen denjenigen Waaren und Gütern, welche
a. unmittelbar aus dem Auslande, oder b. von Swinemünde und Wolgast in Leichtern oder andern kleinen Fahrzeugen unter steueramtlichem Verschlusse oder amtlicher Begleitung eingehen,
durch Vermittelung des Königlichen Haupt-Steuer-Amts hierselbst.

B. Bei allen übrigen in das Hafengebiet eingehenden Waaren und Gütern

durch den Führer des Fahrzeuges, resp. durch den, von demselben dazu bestimmten Mäkler und Agenten.

§. 10. Bei allen im §. 9 sub A. ad a. und b. bezeichneten Waaren und Gütern, welche zunächst nach Maßgabe der zollgesetzlichen Bestimmungen der Deklaration und Revision bei dem Königl. Haupt-Steueramte hierselbst unterliegen, findet die Vermittelung der letztgedachten Behörde zur Deklaration bei der Kämmereikasse in folgender Weise statt:

A. Hat der Führer des mit solchen Waaren beladenen Fahrzeuges einen Mäkler angenommen, so übergiebt dieser Letztere für denselben dem Packhofsbuchhalter eine Anmeldung nach dem sub 1 hier beiliegenden Muster und der Waaren-Empfänger ebenfalls eine Anmeldung nach dem sub 2 beigefügten Muster.

Nach geschehener Vergleichung resp. Berichtigung dieser beiden Anmeldungen bescheinigt der Packhofsbuchhalter das Gewicht der Waare nach der Anmeldung ad 2 nach dem amtlichen Revisionsbuche.

B. Hat der Schiffsführer keinen Mäkler angenommen, so fertigt der Packhofs-Buchhalter aus der Zoll-Haupt-Eingangs-Deklaration die vorstehend ad 1 erwähnte Anmeldung und legt derselbe die von dem Waaren-Empfänger einzureichende, vorstehend ad 2 bezeichnete Anmeldung, nachdem dieselbe in Betreff des Gewichts bescheinigt ist, bei.

In beiden Fällen (A. und B.) werden die vorgedachten Anmeldungen bei dem Königl. Haupt-Steuer-Amte hierselbst gesammelt und aufbewahrt und gelangen dann in bestimmten Zeitabschnitten an die Kämmerei-Kasse zur Berechnung und Einziehung des Hafengeldes.

§. 11. Alle übrigen in das Hafengebiet eingehenden Waaren und Güter — (§. 9 B.) — sind von dem Führer des Fahrzeuges — resp. von dem Mäkler oder Agenten, welcher denselben vertritt — und von den Waaren-Empfängern unmittelbar bei der Kämmerei-Kasse zu deklariren.

A. Der Schiffsführer — resp. der Vertreter desselben — hat sich zu diesem Behufe, innerhalb der im §. 4 bezeichneten Frist — also 48 Stunden nach erfolgter Meldung des Schiffes — bei der Kämmerei-Kasse einzufinden und daselbst unter Beifügung der Frachtbriefe und der sonstigen über die Ladung sprechenden Papiere ein vollständiges Verzeichniß nach dem beigefügten Muster zu übergeben.

B. Der Waaren-Empfänger eine Anmeldung nach dem Muster No. 2 in §. 10 A. binnen 3 Tagen der Kämmerei-Kasse einzureichen.

Die Frachtbriefe und sonstigen Papiere (ad A.) erhält der Schiffer, nachdem sie zum Zweck der Kontrole mit einem Stempel versehen worden, binnen 24 Stunden zurück.

Auf den Grund dieser Deklaration wird den Waaren-Empfängern das Hafengeld berechnet und von der Kämmerei-Kasse eingezogen.

§. 12. Auch diejenigen Waaren, welche

a. mit Dampfschiffen, die nach §. 2 keiner Meldung bei dem Hafenmeister bedürfen. oder b mit Fahrzeugen eingehen, die deshalb nicht gemeldet werden, weil sie nach dem Tarife überhaupt kein Hafengeld zu zahlen haben,

müssen von dem Schiffsführer innerhalb 48 Stunden nach der Ankunft bei der Kämmerei-Kasse nach den im §. 11 angegebenen Modalitäten deklarirt werden.

§. 13. Das Maß und Gewicht der Waaren, nach welchen die Berechnung und Erhebung des Hafengeldes geschieht, ist entweder durch wirkliches Verwiegen und Messen durch die vereideten Messer festgestellt, oder es ist dasselbe auf den Grund des Ladescheins, des Connoissements oder sonst gewissenhaft anzugeben.

§. 14. Das in Flößen verbundene, so wie das auf denselben hier eingeführte Holz muß ebenfalls der Kämmerei-Kasse gemeldet werden, wobei die im §. 7, §. 11 gegebenen Vorschriften Anwendung finden.

Der Transportführer ist verpflichtet, sich innerhalb 24 Stunden nach dem Eingange des Transports bei dem Hafenmeister und mit der von demselben ertheilten Bescheinigung in gleicher Frist bei der Kämmerei-Kasse zu melden, um über das von ihm eingeführte Holz die von ihm verlangte Auskunft vollständig zu geben.

Der Holz-Empfänger ist für die Beobachtung dieser Vorschrift verantwortlich.

§. 15. Die Führer der Fahrzeuge, so wie die Waaren-Empfänger, sind verpflichtet, dem von der Stadt angestellten, mit der Kontrole über die Ausführung der Vorschriften dieser Instruktion beauftragten Beamten auf Verlangen jede Auskunft in Betreff dieser Vorschriften zu geben und sich über die Befolgung derselben auszuweisen.

§. 16. Die Nichtbeachtung der vorstehenden Vorschriften hat die im Tarif angeordneten Strafen zur Folge.

(Beilage Nr. 1. §. 10.)

Flagge

No.

Stettin, den ten . 18

Schiffsführer

mit einem Schiffe Lasten groß

genannt

kommt von

und hat geladen

Nr.	Name der Empfänger.	Angabe der Waaren	Zoll-Gewicht Ctr.	Pfd.	Preußisches Gewicht Ctr.	Pfd.	Satz	Betrag Rthl.	Sgr.	Pf.

(Beilage Nr. 2. §. 10.)

Erhalten durch Schiffer

von

(Angabe der Waaren und des Gewichts resp. Maßes.)

Stettin, den ten 18

(Beilage Nr. 3. §. 11.)

Nr.

(des Registers des Hafen-Bureaus)

Stettin, den ten 18

Schiffsführer

mit einem Fahrzeuge Lasten groß

genannt

kommt von

und hat geladen

Nr.	Bezeichnung des Waaren-Empfängers.	der Waaren.	Preußisches Gewicht Ctr.	Pfd.	Satz	Betrag Rthl.	Sgr.	Pf.

c. Auf Ihren Bericht vom 9. Januar d. J. genehmige Ich, daß der Tarif des Hafen- und Brückenaufzugsgeldes in Stettin vom 25. August 1848 (Gesetzsammlung für 1848 S. 248 ff.) noch bis zum Ablaufe des Jahres 1852 mit der Maßgabe in Wirksamkeit bleibe, daß in Stelle der unter I. B. des Tarifs bestimmten Ausnahmesätze Nr. 1 bis 23 die, auf der Anlage Nr. 1 bis 32 verzeichneten Ausnahmesätze treten. Berlin, den 21. Januar 1852.

(gez.) Friedrich Wilhelm.

(gegengez.) von der Heydt. von Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanz-Minister.

An Hafengeld von Waaren, welche auf Fahrzeugen zu Wasser oder geflößt eingehen, wird anstatt des Satzes von Sechs Pfennigen von jedem Centner (I. B. des Tarifs zur Erhebung des Hafen- und Brückenaufzugsgeldes in Stettin vom 25. August 1848) ausnahmsweise gezahlt:

für den Centner:		
1) Zink, Stangen- und Schnitteisen.	— Sgr.	4 Pf.
2) Farbehölzer, Roggenmehl.	— „	3 „
3) Roheisen, Schmiedebrucheisen, Galmei, Graphit, roher Schwefel, Braunstein, Oelkuchen, gebrannter Gips, Harz, Cichorien, ordinaire Erdfarben, Wasserblei, Schwerspath, Schwefelsäure, Guano, Lohe, Kleie, Dachschiefer.	— „	2 „
4) Gipssteine, Düngergips, Thon, Zuckererde, Seegras, geschlemmte Kreide	— „	1 „
für die Tonne:		
5) Leinsamen	— „	9 „
6) Hering, gemahlenen Cement	— „	6 „
7) Theer, Heringslaake	— „	3 „
8) Kalk	— „	2 „
9) Bier (mit Ausnahme von Porterbier und Englisch Ale, von welchen das tarifmäßige Hafengeld von 6 Pf. für den Centner zu entrichten ist)	— „	6 „
10) Branntwein und Essig, inländischen, für das Orhoft von 180 Quart, oder nach der Wahl des Zahlungspflichtigen für 5 Centner	1 „	6 „
11) alle Getreidearten, ferner Erbsen, Wicken, Schlagleinsamen, Rapps und Rübsen, Linsen, Bohnen, Buchweizen, Spelt für je 72 Scheffel.	4 „	— „
12) Graupen, Grütze, Hirse für den Scheffel	— „	3 „
13) gebackenes Obst für den Scheffel	— „	2 „
14) Schleifsteine, Steinblöcke und Steinplatten, rohe Cementsteine für je 36 Centner, oder nach der Wahl des Zahlungspflichtigen für je 30 Kubikfuß	7 „	6 „
15) Steinkohlen, Koaks, Braunkohlen für je 72 Scheffel, oder nach der Wahl des Zahlungspflichtigen für 58⅓ Centner (60 Zoll-Centner)	1 „	6 „
16) Kreide für je 36 Centner	1 „	— „
17) Kalksteine für den Prahm oder 3 Kähne	5 „	— „
18) Mineralwasser für 100 Kruken	1 „	— „
19) Mauer- und Dachsteine für das Tausend	1 „	— „
20) Mühlensteine:		
a) für einen ganzen Stein	12 „	— „
b) für einen Dreiling oder Bodenstein	7 „	6 „
21) Brennholz für die Klafter	— „	6 „
22) Bau- und Nutzholz, möge dasselbe in Flößen verbunden, oder auf Flößen, oder in Fahrzeugen eingehen, für jede 72 Kubikfuß und zwar:		
a) von Kiefern und anderem Weichholz	— „	9 „
b) von Eichen und anderem Hartholz.	1 „	3 „
23) Fichtenes Stabholz für 50 Rumpf	1 „	3 „
24) Bretter, für das Schock für 24füßige:		
a) von 1½zölligen	3 „	— „
b) von 1¼zölligen	2 „	6 „
c) von 4/4zölligen	1 „	3 „
25) Tonnenbänder:		
a) Orhoftbänder für 5 Schock, b) Tonnenbänder für 7 Schock, c) Eimerbänder für 8 Schock, d) Ankerbänder für 12 Schock, e) ½ Ankerbänder für 15 Schock, f) ¼ Ankerbänder für 20 Schock	— „	4 „
26) Bänder zu Zuckerfässern:		
a) 12- bis 10füßige für 5 Schock, b) 9- bis 8füßige für 7 Schock, c) kleinere für 12 Schock	— „	4 „
27) Kienäpfel für 72 Scheffel	2 „	— „
28) Zwiebeln „ 72 do.	4 „	— „
29) Dammsteine für je 112 Kubikfuß.	2 „	— „
30) Torf für das Tausend	— „	4 „
31) Salz für die Schiffslast.	4 „	— „
32) Kartoffeln, wenn sie als Handelsartikel vorkommen, für je 72 Scheffel	2 „	— „

d. Verholungs-Tarif
für den Hafen Stettin.

1. von Bollinchen bis Grabow	10	Sgr.
2. von Grabow bis zum Unterbaum	10	-
3. vom Unterbaum bis zum Oberbaum	10	-
4. innerhalb der Bäume nach dem Dunzig	10	-
5. vom Oberbaum bis zum Sucrow'schen Speicher	10	-
6. von diesem bis zum Pipenwerder	10	-
7. vom Oberbaum zur Parnitz	10	-

Anmerkung 1. Wird der Hafendiener nur zur Verlegung eines Fahrzeuges auf den vorbemerkten Stationen verlangt, so wird dafür ebenfalls 10 Sgr. entrichtet.

Anmerkung 2. Werden zwei oder mehre der vorbemerkten Touren mit einander verbunden zurückgelegt, so wird für zwei 17 Sgr. 6 Pf., für drei 25 Sgr., für vier 1 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf., für fünf 1 Thlr. 10 Sgr. bezahlt.

Stettin, den 2. Juni 1843.

Der Magistrat.

e. Verf. der K. Minist. f. H., Gew. u. öffentl. Arbeiten und der Finanzen v. 2. Juni 1853, betr. die Verlängerung des Tarifs zur Erhebung des Brückenaufziehgeldes in Stettin.

Der Königl. Regierung wird mit Bezug auf den Bericht vom 12. v. M. hierdurch benachrichtigt, daß die Entscheidung über die provisorische Forterhebung der dortigen städtischen Hafenabgaben binnen Kurzem zu erwarten steht.

Wir wollen inzwischen genehmigen, daß der Magistrat diese Abgaben bis bis zum Eingange einer Allerhöchsten Entscheidung nach dem Tarife vom 25. August 1848 und dem Allerhöchsten Erlasse vom 21. Jan. 1852 vorläufig forterhebe. — Da der Magistrat zu Stettin sich mit der Beschränkung des städtischen Hafengebiets — Nr. 3 der zusätzlichen Bestimmungen zum Tarif vom 25. August 1848 — unterhalb Stettin bis zum Ende der Unterwieck und bis zu der zwischen dem Zieskeschen und Schumacherschen Grundstücke befindlichen Grenze einverstanden erklärt hat und hiernach die Erhebung des Hafengeldes einschränken will, so behält es dabei bis auf Weiteres das Bewenden. Berlin, den 2. Juni 1853.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Der Finanz-Minister.

f. Allerh. Kab.-Ordre v. 13. Juni 1853 in derselben Angelegenheit.

Auf Ihren Bericht vom 2. Juni d. J. genehmige Ich, daß der Tarif zur Erhebung des Hafen- und des Brücken-Aufzugsgeldes in Stettin vom 25. August 1848 — G.-S. für 1848. S. 248—251 — mit den, in Meinem Erlaß v. 21. Januar 1852 — G.-S. für 1852. S. 42 u. 43 — angeordneten Abänderungen noch bis zum 1. Januar 1855, bis zu welchem Zeitpunkte die definitive Regulirung der Hafenabgaben zu Stettin erfolgen muß, in Wirksamkeit bleibe.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. Sanssouci, den 13. Juni 1853.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanz-Minister.

(G.-S. 1853. S. 484.)

II. Für den Hafen von Swinemünde und die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs.

a. Nach Ihrem Antrag vom 24. August d. J. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife für die Erhebung des Hafengeldes zu Swinemünde und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, sowie des großen und kleinen Haffs, der Hafengelder in Stralsund, Greifswald, Wolgast und Barth, des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes, der Lootsengebühren für die Binnengewässer zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene und für die Gewässer zwischen Pommern und Rügen, sowie der Hefengelder in Kolbergermünde, Stolpmünde und Rügenwaldermünde, nebst den dazu gehörigen Anhängen genehmigt und vollzogen. Indem Ich Sie beauftrage, diese anliegenden 11 Tarife nebst den Anhängen durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen, be-

stimme Ich, daß solche mit dem 1. Januar k. J. in Kraft treten und hiernächst von fünf zu fünf Jahren einer Revision unterworfen werden sollen.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Minister Grafen v. Alvensleben.

Tarif

nach welchem das Hafengeld in Swinemünde nnd die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, sowie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind.

Es wird entrichtet:

I. an Hafengeld in Swinemünde:

für die Schiffslast Tragfähigkeit von allen seewärts ein- oder ausgehenden Schiffen und Fahrzeugen

1) mit Ladung beim Ein- oder Ausgange 12 Sgr. 8 Pf.

2) mit Ballast oder leer beim Ein- oder Ausgange 6 Sgr. 4 Pf.

II. an Schifffahrts-Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, sowie des großen und kleinen Haffs

1) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche die Peene unterhalb Wolgast und Eines der Tiefe vor der Peenemündung befahren,

a. mit Ladung beim Ein- oder Ausgange 1 Sgr. 4 Pf.

b. mit Ballast oder leer beim Ein- oder Ausgange 8 Pf.

2) von allen Schiffen und Fahrzeugen, welche

a. mit Berührung des großen oder kleinen Haffs durch die Swine oder Divenow seewärts ein- oder ausgehen, ingleichen welche

b. das große oder kleine Haff oder die Peene zwischen Wolgast und Anklam dergestalt befahren, daß einer der nachbenannten Orte, als: Swinemünde, Wollin, Stepenitz, Gollnow, Damm, Stettin, Pölitz, Anklam, Wolgast oder Usedom berührt wird,

aa. mit Ladung 1 Sgr. 4 Pf. bb. mit Ballast oder leer 8 Pf.

Ausnahme. Von Schiffen und Fahrzeugen, welche nur zwischen Anklam, Wolgast und Usedom fahren, wird nur die Hälfte der vorstehenden Sätze mit resp. 8 Pf. und 4 Pf. erhoben.

Zusätzliche Bestimmungen.

A. In Bezug auf das Hafengeld in Swinemünde unter Nr. 1. des Tarifs.

1) Fahrzeuge von Funfzehn Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.

2) Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a. wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder angenommen, oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld,

b. wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2, mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;

c. wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1 mit 12 Sgr. 8 Pf. oder den Satz zu 2 mit 6 Sgr. 4 Pf. einmal;

d. wenn sie löschen und laden das volle tarifmäßige Hafengeld;

e. wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Vragfähigkeit eines Schiffes eicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1 mit 12 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

3) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen.

Auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht statt. Eben so ist auch

4) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von den Hafenabgaben frei bleiben.

5) Neben dem Hafengelde wird von den Schiffern derjenigen Nationen,

a. mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen

Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln, das durch die Kabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld erhoben. Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1. von Schiffen mit Ladung beim Eingange 2 Rthlr., beim Ausgange 1 Rthlr.
2. von Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder wenigar beladen sind, beim Eingange 1 Rthlr., beim Ausgange 15 Sgr.
3. von Schiffen mit Ballast Nichts.

B. In Bezug auf die Schifffahrts-Abgaben unter Nr. II. des Tarifs.

6) Fahrzeuge unter Fünf Lasten Größe zahlen nur die Hälfte der tarifmäßigen Abgebensätze.

7) Die unter II. Nr. 2 genannten Abgaben sind zu entrichten:

a. von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, durch die Peene, Swine oder Divenow seewärts eingehend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Anklam fortsetzen:
beziehungsweise bei den Haupt-Zollämtern zu Wolgast oder Swinemünde, oder der Expeditionsstelle zu Divenow,

b. von den Fahrzeugen, welche, oberhalb Stettin herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff fortsetzen:
bei dem Haupt-Steueramte zu Stettin,

c. von den Schiffen und Fahrzeugen, welche, oberhalb Anklam herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Wolgast oder Usedom fortsetzen:
bei dem Steueramte zu Anklam,

d. von allen übrigen Schiffen und Fahrzeugen:
bei der Steuer-Hebestelle des Abfahrtsortes, oder, wenn sich an diesem Orte eine solche nicht befindet, bei der Steuer-Hebestelle desjenigen der oben unter II. Nr. 2 b. genannten Orte, welcher auf der Fahrt zuerst berührt wird.

Fahrzeuge, welche, aus dem Haff kommend, nach Kammin fahren, oder über Divenow ausgehen, und an deren Abfahrtsorte sich eine Steuer-Hebestelle nicht befindet, sollen jedoch zur Entrichtung der Abgabe in Wollin nicht verpflichtet, sondern befugt sein, dieselbe erst bei dem Steueramte zu Kammin, resp. bei der Expeditionsstelle zu Divenow zu entrichten.

C. Im Allgemeinen.

8) So weit in diesem Tarife und dem Anhange desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

9) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge der unter Nr. 5 bezeichneten Nationen haben sowohl die oben unter I. und II. festgesetzten, als die in dem Anhange zu diesem Tarif enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.

10) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen nur nach dem Satze der Ballastschiffe.

11) Neben dem Hafengeld in Swinemünde, unter welchem die Gebühren der See-Lootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben mit begriffen sind, und den unter II. genannten Schifffahrtsabgaben kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 5 aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in dem Anhange zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens zu Swinemünde, der genannten Fahrwasser und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer weder den Lootsen und deren Kommandeurs, noch den Schifffahrts-, Zoll- und Polizei-Beamten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, Einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn Einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches einem der Ober-Zoll-Inspektoren in Wolgast oder Swinemünde oder dem Ober-Steuerinspektor in Stettin, oder dem Vorstande der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen,

so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung des Lootsen-Kommandeurs oder eines der vorstehend genannten Beamten aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung, oder andere, auf Erfordern nachzuweisende, Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen von Swinemünde einlaufen, bleiben von der Entrichtung des Hafengeldes befreit, wenn sie den Hafen wieder seewärts verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Swinemünde ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind von den in diesem Tarif genannten Abgaben befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung der in diesem Tarif festgesetzten Abgaben auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt außer der verkürzten Abgabe deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang

zu dem Tarif des Hafengeldes zu Swinemünde, und der Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, sowie des großen und kleinen Haffs,

enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

I. Im Hafen zu Swinemünde.

Es wird entrichtet:

1) an Winterlager-, Pfahl- und Bolwerksgeld:

von Schiffen und Fahrzeugen, welche Winterlager im Hafen halten, von jeder Last Tragfähigkeit 5 Pf.

Bemerkung. Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht an das Bohlwerk anlegen, sondern im Strome vor Anker und Tau liegen bleiben, sind diesen Abgaben nicht unterworfen.

2) Für Benutzung der Kielstätte:

a. von Schiffen und Fahrzeugen, welche sich der Kielstätte bedienen, um zu kielholen, von jeder Last Tragfähigkeit 10 Pf., um zu krängen, von jeder Last Tragfähigkeit 5 Pf.

b. für das Einsetzen eines Mastes von einem Schiffe oder Fahrzeuge von 50 Last und darüber 20 Sgr., unter 50 Last 12 Sgr. 6 Pf.

3) Für das Löschen oder Einnehmen des Ballastes wird nichts entrichtet; die dazu nöthigen Arbeiter und Geräthschaften, sowie den Ballast selbst zu beschaffen, bleibt den Schiffern überlassen. Wollen dieselben letzteren von dem der Stadtkommune gehörigen Grunde entnehmen, so haben sie dafür die ein für alle mal festgesetzte Vergütung nach der in den Geschäftslokalen des Haupt-Zollamts und der Schifffahrts-Kommission aushängenden Taxe zu entrichten.

II. In dem bei dem Dorfe Krößlin in der Peene belegenen sogenannten Grünschwadener Hafen.

Für die Benutzung des daselbst vorhandenen Bohlwerks zum Anlegen, Löschen oder Laden, ist an Bohlwerksgeld für die Last Tragfähigkeit von allen Schiffen und Fahrzeugen

1) mit Ladung 2 Sgr.

2) mit Ballast oder leer 1 Sgr.

bei dem Ansageposten zu Peenemünder Schanze zu entrichten.

III. Die Gebühren der Lootsen auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene sind nach dem besonderen Tarif vom heutigen Tage zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

b. Der unterm 24. Oktober 1840 Allerhöchst vollzogene, in der Gesetz-Sammlung für 1840, Seite 324 publicirte Tarif, nach welchem die Schifffahrtsabgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind, schreibt in der zusätzlichen Bestimmung 7 vor:

Die unter II. No. 2. genannten Abgaben sind zu entrichten:

a. von den Schiffen und Fahrzeugen, welche durch die Peene, Swine oder Divenow seewärts eingehend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Anklam fortsetzen,
beziehungsweise bei den Hauptzoll-Aemtern zu Wolgast oder Swinemünde, oder der Expeditionsstelle zu Divenow;

b. von den Fahrzeugen, welche oberhalb Stettin herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff fortsetzen,
bei dem Haupt-Steuer-Amte zu Stettin;

c. von den Schiffen und Fahrzeugen, welche oberhalb Anklam herkommend, ihre Fahrt bis in das Haff oder bis nach Wolgast oder Usedom fortsetzen,
bei dem Steueramte zu Anklam;

d. von allen übrigen Schiffen und Fahrzeugen
bei der Steuer-Hebestelle des Abfahrtsortes oder, wenn sich an diesem Orte eine solche nicht befindet, bei der Steuer-Hebestelle desjenigen, der oben unter II. No. 2 b. genannten Orte, welcher auf der Fahrt zuerst berührt wird.

Fahrzeuge, welche aus dem Haff kommend, nach Cammin fahren, oder über Divenow ausgehen und an deren Abfahrtsorte sich eine Steuer-Hebestelle nicht befindet, sollen jedoch zur Entrichtung der Abgabe in Wollin nicht verpflichtet, sondern befugt sein, dieselbe erst bei dem Steuer-Amte zu Cammin, resp. bei der Expeditionsstelle zu Divenow zu entrichten.

Das betheiligte schifffahrttreibende Publikum wird auf die Bestimmung mit dem Hinzufügen aufmerksam gemacht, daß jeder Abgabepflichtige, welcher die Abgabe nicht am Orte der Abfahrt entrichtet, beziehungsweise die Hebestelle, wo nach Obigem die Abgabe zu errichten ist, vorbeifährt, ohne die Abgabe zu entrichten, nach der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe zu erlegen hat.

Um denjenigen Schiffern, welche Anklam an Sonn- und Festtagen oder in den Wochentagen außer den Amtsstunden passiren, keinen Aufenthalt zu verursachen, ist die Einrichtung getroffen, daß sie die Schifffahrts-Abgaben bei dem Thor-Kontroleur am Peene-Thor in Anklam entrichten können.

Stettin, den 2. Februar 1842.

Der Geheime Ober-Finanz-Rath und Provinzial-Steuer-Direktor.

(Amtsblatt 1842, Nr. 6, S. 28.)

c. Da mehrfach Fälle vorgekommen, wo von Schiffen die Zulassung zum Nothhafen ohne hinreichende Ursache nachgesucht worden ist, um unter diesem Vorwande Bestimmungen der Rhederei abzuwarten, Fracht zu suchen, Erkundigungen über die Waarenpreise in Stettin einzuziehen u. dergl., so nehmen wir im Einverständnisse mit dem Königlichen Herrn Provinzial-Steuer-Direktor Veranlassung, das schifffahrttreibende Publikum auf die Bestimmung No. 1 der Befreiungen des Hafengelder-Tarifs für den Hafen zu Swinemünde vom 24. Oktober (Gesetz-Sammlung pro 1840, S. 327) aufmerksam zu machen, nach welcher nur solche Schiffe als Nothhafener behandelt und von der Entrichtung des Hafengeldes befreit werden können, welche entweder durch Beschädigung oder durch andere auf Erfordern nachzuweisende Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise behindert ein- oder wieder auslaufen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, oder Ladung einzunehmen, oder ihre Papiere zu wechseln, — oder welche bei denselben Bedingungen, nachdem sie den Hafen verlassen haben, wegen widriger Winde oder Stürme dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen andern Hafen berührt zu haben.

Stettin, den 8. März 1841.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

III. Für den Hafen von Stralsund.

Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Stralsund.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 4 Sgr. 8 Pf.

2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 2 Sgr 4 Pf.

Zusätzliche Bestimmungen.

1 So weit in diesem Tarife und den Anhängen desselben die Schiffslast (Last) den Erhebungmaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten das Hafengeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.

3) Fahrzeuge von Fünf Lasten Größe und darunter zahlen nur die Hälfte der obigen Sätze des Hafengeldes.

4) Schiffe und Fahrzeuge, die nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a. wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen oder ihre Papiere im Hafen gewechselt zu haben, kein Hafengeld;

b. wenn sie in dem Hafen ihre Papiere wechseln, den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;

c. wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf oder den Satz zu 2. mit 2 Sgr. 4 Pf. einmal;

d. wenn sie löschen und laden, das volle tarifmäßige Hafengeld;

e. wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1. mit 4 Sgr. 8 Pf. einmal, von dem übrigen Theile des Laderaums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von dem Schiffe, nicht aber von den zum Löschen benutzten Leichterfahrzeugen das Hafengeld zu erlegen; auch findet, wenn hiernächst nach geschehener Entlöschung das Schiff in den Hafen einläuft, eine nochmalige Entrichtung des Hafengeldes nicht statt. Eben so ist auch

6) wenn Schiffe leer aus dem Hafen gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, das Hafengeld nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls davon frei bleiben.

7) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,

a. mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder

b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiff, und deren Ladungen gleich den inländischeu behandeln,

haben das Hafengeld und die in den beiden Anhängen zu diesem Tarife enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen; auch

8) neben dem Hafengelde das durch die Kabinetsordre vom 20. Juni 1822 angeordnete extraordinaire Flaggengeld zu entrichten.

Dasselbe beträgt für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1. von Schiffen mit Ladung beim Eingang 2 Thlr., beim Ausgange 1 Thlr.,
2. vom Schiffen, die nur bis zum vierten Theil ihrer Lastengröße oder weniger beladen sind, beim Eingange 1 Thlr., beim Ausgange 15 Sgr.
3. Von Schiffen mit Ballast Nichts.

9) Neben dem Hafengelde kommen bedingungsweise nur noch das unter Nr. 8 aufgeführte extraordinaire Flaggengeld und die in den Anhängen I. und II. zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung. Außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und der damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauche gewidmeten Anstalten gefordert werden.

Es brauchen demnach die Schiffer nicht nur weder den Lootsen und deren Kommandeur, noch den Hafen-, Zoll-, Polizei- und Ballast-Offizianten, unter irgend einem Vorwande, ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist den Schiffern sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amts anzubieten oder zu geben, indem ein solches Anerbieten nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Vorsteher der städtischen Hafenverwaltungsbehörde oder dem Ober-Zollinspektor in Stralsund anzuzeigen.

Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen

seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der städtischen Hafenverwaltungs-Behörde oder des Haupt-Zollamts aushändigen.

Befreiungen.

1) Schiffe und Fahrzeuge, welche den Nothhafen suchen, d. h. solche, die durch erlittene Beschädigung oder andere, auf Erfordern näher nachzuweisende, Unglücksfälle an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden, und in den Hafen einlaufen, bleiben von Entrichtung der Hafenabgaben befreit, wenn sie den Hafen wieder verlassen, ohne ihre Ladung ganz oder theilweise gelöscht, oder Ladung eingenommen, oder ihre Papiere gewechselt zu haben.

Unter den nämlichen Bedingungen wird diese Befreiung auch denjenigen Schiffen zugestanden, welche, nachdem sie aus dem Hafen von Stralsund ausgelaufen sind, wegen widriger Winde oder Sturm dahin zurückkehren, ohne in der Zwischenzeit einen anderen Hafen berührt zu haben.

2) Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren und keine Beiladung von andern Gegenständen haben, sind vom Hafengelde befreit.

3) Gleiche Befreiung (Nr. 2.) genießen diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zur Fischerei benutzt werden.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Hafengeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

Anhang I.

von den Abgaben, welche für Benutzung besonderer Anstalten zu entrichten sind.

Es wird von der Schiffslast Tragfähigkeit entrichtet:

I. für Benutzung der Kielstätte und zwar:

1) für Kielholen täglich 6 Pf. 2) für Krängen täglich 3 Pf.

II. Beim Löschen und Einnehmen des Ballastes:

1) für das Auswerfen des Ballastes ohne Unterschied der Dauer	1 Sgr.	1 Pf.
2) für das Einnehmen des Ballastes ebenso	3 "	2 "
3) für den Gebrauch der Ballastkarren ebenso	1 "	— "
4) für den Gebrauch der Ballastflaken, deren sich jeder beim Ein- oder Ausbringen des Ballastes bedienen muß, ebenfalls ohne Unterschied der Dauer	— "	4 "

III. Die Lootsen-Gebühren werden nach dem besondern Tarife für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen vom heutigen Tage entrichtet.

Anhang II.

Das in Stralsund zu errichtende Tiefgeld ergiebt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes vom heutigen Tage.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

Dazu:

Bekanntmachung der K. Reg. zu Stralsund v. 9. Okt. 1841.

Die Bestimmung des Hafengeld-Tarifs für Stralsund vom 24. Oktober 1840, wonach für die Schiffslast Tragfähigkeit

1. von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Ein- und Ausgange 4 Sgr. 8 Pf.,
2. von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Ein- und Ausgange 2 Sgr. 4 Pf.

zu entrichten sind, ist mit höherer Genehmigung dahin modificirt worden, daß diejenigen Schiffe und Fahrzeuge über 5 Lasten, welche auf ihren Reisen die See nicht berühren, sondern nur das Binnenwasser zwischen Damgarten und Wolgast nebst der Peene und der Oder befahren:

1. mit Ladung 3 Sgr.,
2. mit Ballast oder leer 1 Sgr. 5 Pf.

für jede Last Tragfähigkeit zu entrichten haben sollen.

Stralsund, den 9. Oktober 1841.

Königliche Preußische Regierung.

IV. Für den Hafen von Greifswald.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Seeschiffen:
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 4 Sgr.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 2 Sgr.

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen:
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 3 Sgr.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 1 Sgr. 6 Pf.

Anmerkung. Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jedem solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position I. zu entrichten.

Zusätzliche Bestimmungen.

Diese sind den bei dem Tarif für den Hafen von Stralsund [S. 288] angegeben mit folgender Abänderung des Passus 3 und der Sätze im Passus 4 von resp. 2 Sgr. und 1 Sgr. 6 Pf. gleich.

3) Unter Schiffen und Fahrzeugen, welche zur Strom- und Küstenfahrt dienen, werden solche verstanden, welche nur Ströme und die Preußische, so wie die Mecklenburgische Küste befahren; sind überdies
   a. diese Fahrzeuge von nicht mehr als 5 Lasten Größe, so zahlen sie nur die Hälfte des Satzes zu 2,
   b. sind solche Fahrzeuge von 5 Lasten und darunter ohne Deck [Boote] so wird für den Eingang und Ausgang zusammen von größeren Booten nur 5 Sgr., von kleineren Booten 3 Sgr. entrichtet;
   c. der nämlichen Abgabe [lit. b] sind auch diejenigen Fahrzeuge unterworfen, welche nur zwischen der Stadt und dem Hafen zur Wied fahren, ohne die See zu berühren.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Greifswald, enthaltend: die Abgaben für Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. Für die Benutzung der Lastadie:
   1) zum Neubau
      a. eines Schiffes oder einer Jacht für die Last Tragfähigkeit 7 Sgr.
      b. eines Bootes ein für allemal 15 Sgr.
   2) zur Reparatur
      a. eines Schiffes oder einer Jacht bei einer Dauer von mehr als 8 Tagen, für die Last Tragfähigkeit 2 Sgr. 6 Pf,
      bei kürzerer Dauer 1 Sgr. 6 Pf.
      b. eines Bootes ein für allemal 7 Sgr 6 Pf.

II. Für die Benutzung der Ballastkiste zum Löschen oder Einnehmen von Ballast:
   1) für jede ausgeworfene Last 1 Sgr. 6 Pf.
   2) für jede eingenommene Last 3 - — -

III. Für die Benutzung des Kochhauses, für die Dauer einer einmaligen Anwesenheit
   a. von Seeschiffen 10 Sgr.
   b. von den Küstenfahrzeugen 6 Sgr.

IV. Die Lootsengebühren werden nach dem besondern Tarife für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen entrichtet.

Anhang II.

Das in Greifswald zu entrichtende Tiefgeld ergiebt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes.

V. Für den Hafen von Wolgast.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Seeschiffen:
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 1 Sgr. 8 Pf.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 10 Pf.

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 8 Pf.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 4 Pf.

Bemerkung: Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position 1. zu entrichten.

3) von offenen Boten:
a. von mehr als drei Gängen oder Planken im Ganzen 3 Sgr.
b. von drei Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

Die zusätzlichen Bestimmungen sind denen bei Stralsund u. Greifswald mit Ausnahme des folgenden Passus conform:

4) Von Schiffen und Fahrzeugen, welche am Bohlwerke oder an den Dalgen nur anlegen, um zu klariren, ist das Hafengeld nur nach Position 3 a. mit 3 Sgr. im Ganzen zu entrichten.

Anhang I.
zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Wolgast,
enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. für die Benutzung der Schiffsbaustellen:		
1. von jedem daselbst neu erbauten Schiffsgefäße, excl. der offenen Boote, pro Fuß der Kiellänge	5 Sgr.	— Pf.
2. von jedem daselbst reparirten derartigen Fahrzeuge pro Fuß der Kiellänge	2 "	6 "
II. für die Benutzung der Kielstätte:		
1. zum Kielholen, für die Last	1 "	6 "
2. zum Krängen, für die Last	— "	9 "
in beiden Fällen mit Einschluß der Gebühr für die Benutzung der, der Hafenverwaltung gehörigen Gangspiele.		
III. für die Benutzung der Zimmerbude, täglich	1 "	— "
IV. beim Einnehmen oder Löschen des Ballastes:		
1. für eingenommenen Ballast, von jeder Last Tragfähigkeit	6 "	— "
2. für gelöschten oder sonst gelagerten Ballast, welcher binnen Jahresfrist wieder eingenommen wird, von jeder Last Tragfähigkeit	2 "	6 "
V. für die Benutzung des städtischen Kochhauses, so lange die jedesmalige Anwesenheit im Hafen dauert,		
1. von einem Seeschiffe	20 "	— "
2. von jedem andern Fahrzeuge	7 "	6 "
VI. für die Benutzung des Bohlwerks:		
von Fahrzeugen, welche an demselben Klafterholz löschen, für jede Last Tragfähigkeit	4 "	— "
Es ist jedoch für die Last nur zu entrichten, wenn gelöscht wird:		
die halbe Ladung	2 "	— "
ein Viertel derselben	1 "	— "
unter einem Viertel	— "	6 "

VII. Die Lootsen-Gebühren, und zwar sowohl der See- wie der Binnenlootsen, sind nach den besonderen Tarifen für die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen, und auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten.

Anhang II.

I. Das in Wolgast zu entrichtende Tiefgeld ergiebt der besondere Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes.

II. Die Schifffahrts-Abgaben für Befahrung der Peene ergiebt der Tarif, nach welchem das Hafengeld in Swinemünde, und die Abgaben für die Befahrung der Peene, Swine und Divenow, so wie des großen und kleinen Haffs zu entrichten sind.

Hierzu:

Tarif des in Stralsund, Greifswald und Wolgast zu erhebenden Tiefgeldes.

Es wird für die Schiffslast Tragfähigkeit entrichtet für die Fahrt:

	durch das westliche oder nördliche Fahrwasser.	durch das östliche Fahrwasser.
1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Eingange oder Ausgange	2 Sgr. 4 Pf.	4 Pf.
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Ein- oder Ausgange	1 Sgr. 2 Pf.	2 Pf.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Unter der Schiffslast ist die Preußische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Unter dem westlichen Fahrwasser wird der Gellen, unter dem nördlichen das zwischen Rügen und Hiddensee durchführende Fahrwasser, und unter dem östlichen das Neue oder Wester-Tief, das Land-Tief und das Oster-Tief verstanden.

3) Die Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes tritt ein, sobald ein Fahrzeug aus der See kommend, oder dahin gehend, eine der unter Nr. 2 benannten Wasserstraßen passirt.

Fahrzeuge, welche nach der Peene gehen oder daher kommen, haben jedoch das für Benutzung des östlichen Fahrwassers festgesetzte Tiefgeld nicht zu entrichten, sondern unterliegen der für die Befahrung der untern Peene und eines der Tiefe vor der Peenemündung durch den Tarif vom heutigen Tage angeordneten besonderen Schifffahrtsabgabe.

4) Das Tiefgeld muß bei einem der Hauptzollämter in Stralsund, Greifswald oder Wolgast, und zwar an demjenigen dieser Orte entrichtet werden, welchen ein eingehendes Fahrzeug zuerst berührt oder von welchem ein Fahrzeug ausläuft, und macht es hierbei rücksichtlich der Verpflichtung zur Entrichtung des Tiefgeldes an dem betreffenden Orte keinen Unterschied, ob eingehende Fahrzeuge in den Hafen einlaufen oder auf der Rhede bleiben.

5) Ausländische Schiffe und Fahrzeuge derjenigen Nationen,
   a. mit welchen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
   b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln, haben das Tiefgeld überall doppelt zu zahlen.

6) Schiffe und Fahrzeuge, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, zahlen das Tiefgeld nur nach dem Satze der Ballastschiffe.

7) Fahrzeuge von nicht mehr als 15 Lasten Größe zahlen nur die Hälfte der obigen Sätze.

Befreiungen.

Schiffe, welche Königliche oder Armee-Effekten transportiren, und keine Beiladung von anderen Gegenständen haben, sind vom Tiefgelde befreit.

Strafbestimmungen.

1) Wer es unternimmt, die Entrichtung des Tiefgeldes auf irgend eine Weise zu umgehen, erlegt, außer der verkürzten Abgabe, deren vierfachen Betrag als Strafe.

2) Widersetzlichkeiten gegen Beamte werden nach den allgemeinen Gesetzen bestraft.

VI. Für den Hafen von Barth.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Seeschiffen
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 1 Sgr. 8 Pf.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 10 Pf.

2) von Schiffen oder Fahrzeugen, welche bloß zur Strom- und Küstenfahrt dienen,
   a. mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 8 Pf.
   b. mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 4 Pf.

Anmerkung. Machen dergleichen Schiffe oder Fahrzeuge in einzelnen Fällen weitere Fahrten über See, so ist in einem jeden solchen Falle von denselben das Hafengeld gleich wie von Seeschiffen nach Position 1. zu entrichten.

3) von offenen Booten
   a. von mehr als 3 Gängen oder Planken im Ganzen 3 Sgr.
   b. von 3 Gängen oder Planken und darunter im Ganzen 2 Sgr.

Die zusätzlichen Bestimmungen ꝛc. sind denen bei Wolgast gleich.

Anhang
zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen zu Barth,
enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. für die Benutzung der Schiffs-Baustellen
   1. von jedem daselbst neu erbauten Schiffsgefäße excl. der offenen Boote pro Fuß der Kiellänge . . . . 5 Sgr. 8 Pf.
   2. von jedem daselbst reparirten derartigen Fahrzeuge pro Fuß der Kiellänge . . . . 2 „ 6 „

II. für die Benutzung des Bohlwerks oder der Ladebrücke

1. beim Laden oder Löschen von Klafter- oder sonstigem Holze (außer dem tarifmäßigen Hafengelde) für jede Last Tragfähigkeit . . . . 3 Sgr — Pf.

Es ist jedoch für die Last nur zu entrichten, wenn eingenommen oder gelöscht wird:

die halbe Ladung	1 -	8 -
ein Viertel derselben	— -	10 -
unter einem Viertel.	— -	5 -

2. für die Benutzung der Ladebrücke mit Fuhrwerk (so weit solche überhaupt mit Pferden betreten werden darf) von jedem Pferde . . . . — - 8 -

Anmerkung. Werden von einem Fuhrwerke vor der Ladebrücke Pferde abgespannt, so muß die Gebühr dennoch nach der Anzahl der Pferde, mit welchen das Fuhrwerk zur Brücke gelangt ist, entrichtet werden. Neben dieser Abgabe wird eine besondere Abgabe an Dammgeld nicht erhoben.

3. für das in Flößen ankommende oder abgehende Langholz, welches an der im Bohlwerke eingerichteten Aus- und Einschleppestelle ausgefahren oder ins Wasser gebracht wird, von jedem zu dessen Transport benutzten Pferde 1 Sgr.

Anmerkung. Außer dieser Abgabe wird für das Lagern des Holzes oder dessen Transport eine besondere Abgabe an Lager- oder Dammgeld nicht entrichtet.

VII. Für den Hafen von Kolbergermünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 10 Sgr.

2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 5 Sgr.

Die zusätzlichen Bestimmungen rc. sind denen bei Stralsund rc. mit Ausnahme des folgenden Sätze 3 und 9 und der Sätze in Passus 4 von resp. 10 und 5 Sgr. gleich.

3) Fahrzeuge von 15 Lasten Größe und darunter, imgleichen die mit Klafterholz ausgehenden Fahrzeuge zahlen nur die Hälfte des tarifmäßigen Hafengeldes.

9) Neben dem Hafengelde, unter welchem die Gebühren der Lootsen für das Auf- und Abbringen der Schiffe auf die Rhede und von derselben, oder für das Ein- und Ausbringen in den Hafen und aus demselben, mit begriffen sind, kommen bedingungsweise nur noch das vorstehend unter Nr. 8 aufgeführte extraordinaire Flaggengeld, und die im Anhange zu diesem Tarif festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung.

Anhang
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:

I. für Benutzung des Winterhafens von allen Schiffen und Fahrzeugen

von 10 Last und darüber	1 Thlr.
- 20 - -	2 -
- 40 - -	3 -
- 60 - -	4 -

II. Für Benutzung der, der Stadtgemeinde von Kolberg gehörenden Schiffsbaustelle zu Kolbergermünde ist, wenn ein Schiff oder Fahrzeug daselbst neu erbaut wird, die Vergütung an die Kämmerei zu Kolberg nach besonderer Uebereinkunft zu entrichten.

III. Für Benutzung der Prahmboote, welche von mehreren Einwohnern von Kolbergermünde unterhalten werden, um Schiffe auf der Rhede zu entlöschen oder zu beladen, oder ihnen Ballast zuzuführen, ist der Prahmlohn nach besonderer Uebereinkunft mit den Eigenthümern zu entrichten. Ein Zwang, sich der Prahmboote zu bedienen, findet jedoch in keiner Art Statt.

IV. Für das Löschen oder Einnehmen von Ballast an den dazu bestimmten, zum Hafen gehörigen Plätzen wird nichts entrichtet; geschieht solches aber an dem der Stadtgemeinde von Kolberg gehörigen Grunde, so ist wegen der dafür zu entrichtenden Vergütung besondere Uebereinkunft zu treffen.

V. An Lootsengebühren.

Wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengeld begriffen ist, und wofür dieselben da-

her vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen geführt und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber von der Rhede abgebracht sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen besondere Dienste, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letztern gehören, geleistet oder besorgt werden, ist es diesen gestattet, die dafür nachstehend festgesetzte Entschädigung zu fordern:

1) für das Bugsiren eines Schiffes von der Rhede in den Hafen, oder aus dem Hafen nach der Rhede, für jeden Mann, mit welchem das dazu angewendete Boot besetzt ist . . . . 5 Sgr. — Pf.

2) für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabelbeltaulänge von 120 Faden
   a. wenn die Lootsen Anker und Tau geben . . . . 1 Thlr. 15 sgr.
   b. wenn der Schiffer selbst Anker und Taue giebt . . . 1 - — -

3) für das Einwinden eines Schiffes in den Hafen, einschließlich des Entgegenbringens des Hafentaues . . . . 1 - — -

4) für das Ziehen eines Schiffes von der Moolenspitze bis zu seiner Lagerstelle, oder umgekehrt, mittelst der vom Schiffe aus gereichten Leine

für ein Schiff von	10	bis	15	Last Tragfähigkeit	4	Sgr.
- - - über	15	-	20	- -	7	-
- - - -	20	-	25	- -	10	-
- - - -	25	-	40	- -	15	-
- - - -	40	-	70	- -	18	-
- - - -	70	-	100	- -	20	-
- - - -	100	-		- -	1	Thlr.

5) für das Einziehen eines Bootes in den Hafen, mittelst der von der Moolenspitze aus zugeworfenen Leine

für ein beladenes Boot 5 Sgr.
- - unbeladenes - 2 - 6 Pf.

6) für das Bergen des Ankers und zwar

für ein Schiff Tragfähigkeit	des großen Ankers mit Boye	des großen Ankers ohne Boye	des täglichen Ankers mit Boye	des täglichen Ankers ohne Boye
von 8 bis 30 Last . .	3 Thlr.	5 Thlr.	2 Thlr.	4 Thlr.
- 30 - 50 - . .	4 -	6 -	3 -	5 -
- 50 - 100 - . .	5 -	7 -	4 -	6 -
- 100 - 200 - . .	7 -	9 -	6 -	8 -
über 200 - . .	10 -	12 -	8 -	10 -

Sollten Toy- oder Warp-Anker verloren gehen, so wird für das Bergen derselben für jeden Anker ein Thaler bezahlt.

Anmerkung. Es steht jedem Schiffer frei, ob er die vorbemerkten Dienstleistungen zu 1 bis 6 von den Lootsen besorgen lassen, oder sich dazu seiner eigenen Mannschaft, oder sonstiger beliebiger Hülfe bedienen will. Die oben bestimmten Gebühren zu 1 bis 6 sind daher nur zu entrichten, wenn die Dienstleistungen auf Verlangen von den Lootsen verrichtet oder besorgt worden sind, welche dann, außer den obigen Sätzen, für die nöthigen Mannschaften und Geräthschaften eine weitere Vergütigung nicht fordern dürfen.

7) Für jede besondere Fahrt, welche auf Verlangen von den Lootsen nach dem Schiffe gemacht wird,
   a. wenn das Schiff sich auf der Rede befindet
      bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes 20 Sgr.
      bei doppelter Bemannung 1 Thlr. 10 Sgr.
   b. wenn die Fahrt über die Rhede hinaus auf die hohe See geht,
      bei einfacher Bemannung des Lootsenbootes 1 Thlr.
      bei doppelter Bemannung 2 Thlr.

Anmerkung. Für die Fahrten, welche Behufs des Auf- und Abbringens der Schiffe auf die Rhede und von derselben, so wie des Ein- und Ausbringens in den Hafen und aus demselben, oder bei Gelegenheit der oben zu 1 bis 6 gedachten Dienstleistungen von den Lootsen gemacht werden, sind weder die Sätze zu a und b, noch sonstige Gebühren zu entrichten.

8) für die Begleitung des Schiffes über die Rhede hinaus, sofern der Lootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen muß, für jede folgenden 24 Stunden 1 Thlr.

Anmerkung. Dieser Satz ist auch dann zu entrichten, wenn der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht erreicht.

VIII. Für den Hafen von Stolpmünde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 10 Sgr.
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 5 Sgr.

Sämmtliche anderen Bestimmungen sind mit folgenden Aenderungen denen bei Colbergermünde gleich.

Bei den Lootsengebühren wird entrichtet:

Für das Warpen eines Schiffes für die Weite einer Kabeltau-Länge von 120 Faden:

a) wenn die Lootsen Anker und Tau geben 25 Sgr.
b) wenn der Schiffer selbst Anker und Tau giebt 15 Sgr.

IX. Für den Hafen von Rügenwalde.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast Tragfähigkeit:

1) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ladung beim Eingange oder Ausgange 10 Sgr.
2) von Schiffen und Fahrzeugen mit Ballast oder leer beim Eingange oder Ausgange 5 Sgr.

Sämmtliche anderen Bestimmungen sind denen bei Stolpmünde mit folgendem Zusatze gleich:

Für das Aufziehen der Hafenbrücke zum Durchlaß der Schiffe oder Fahrzeuge wird entrichtet: für ein Schiff oder Fahrzeug über 20 Last Tragfähigkeit 5 Sgr., bis 20 Last 2 Sgr. 6 Pf.

(G.-S. 1840. Nr. 21.)

X. Für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser.

Auf Ihren Bericht vom 7. d. M. habe Ich die Mir vorgelegten Tarife zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten, und der Gebühren für gewisse Leistungen in den Häfen zu Danzig und Neufahrwasser und zu Pillau, sowie die Tarife zur Erhebung der Schifffahrts-Abgaben in den Städten Königsberg und Elbing genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, die hierbei zurückkommenden vier Tarife nebst dieser Ordre durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß, und die Ersteren vom 1. Januar k. J. ab in Anwendung zu bringen. Der Tarif für den Hafen von Pillau soll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, dann aber einer Revision unterworfen werden, bei welcher auf eine Ermäßigung der Gefälle hingewirkt werden muß. Demnächst ist derselbe von 5 zu 5 Jahren weiteren Revisionen zu unterwerfen. Das Letztere soll auch rücksichtlich der Tarife für die Städte Königsberg und Elbing geschehen, welche vorerst bis zum 1. Januar 1844 Gültigkeit haben. Soweit die Verwaltung der Hafen-Einkünfte kaufmännischen Korporationen überlassen ist, sind Letztere verbunden, nach näherer Anweisung der betreffenden Regierungen über die Einnahme und Ausgabe genaue und übersichtliche Rechnungen zu führen, und diese mit den Belägen auf Erfordern den Regierungen zur Einsicht und Prüfung vorzulegen. Bei den Emolumenten, welche der Lootsen-Kommandeur zu Königsberg und der Ober-Lootse zu Elbing jetzt für die Zuweisung der Lootsen und für die Ertheilung von sogenannten Anweise-Zetteln beziehen, kann es zwar, so lange die jetzigen Empfänger ihre Dienste verwalten, bewenden. Ihre Nachfolger im Dienste haben jene Geschäfte aber, als zu ihren eigentlichen Amtsverrichtungen gehörend, unentgeltlich zu besorgen.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister Graf v. Alvensleben.

Hafengeld-Tarif für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

1. von Schiffen mit Ladung beim Ein- und Ausgange 11 Sgr.,
2. von Schiffen mit Ballast beim Ein- und Ausgange 5 Sgr. 6 Pf.

Die Zusätzlichen Bestimmungen, die Befreiungen und Strafbestimmungen sind im Allgemeinen dieselben, wie die bei dem Tarif für Stralsund angegebenen; nur normiren sich die Sätze des Hafengeldes für die auf der Rhede bleibenden Schiffe nach den betreffenden Danziger Sätzen von resp. 11 Sgr. und 5 Sgr. 6 Pf.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Danzig und Neufahrwasser, enthaltend:

die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten.

Es wird entrichtet:	Thlr.	Sg.	Pf.
I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes:			
1. Wenn der Ballast auf der Rhede, im Hafen oder in der Weichsel gelöscht oder eingenommen wird	nichts.		
2. Wenn der Ballast in den Binnengewässern (s. die zusätzliche Bestimmung zu Anhang II.) gelöscht oder eingenommen wird,			
a. dem Ballastwächter an Aufsichtsgebühren für jedes Schiff, ohne Rücksicht auf dessen Größe	—	8	—
Außerdem			
b. wenn der Ballastwächter die erforderlichen Arbeiter und Geräthschaften stellt, für die Leistung der Arbeit und Benutzung der Geräthschaften, von jeder Schiffslast Ballast	—	7	—
II. Für die Benutzung der Kielbänke in Neufahrwasser und in den Binnengewässern von jeder Schiffslast der Schiffsgröße.	—	1	6
III. An Krahngeld für das mit oder ohne Winde zu bewerkstelligende Ausheben oder Einsetzen:			
1. eines Mastes,			
a. von Schiffen über 200 Schiffslasten	8	—	—
b. „ „ „ 150 „ bis incl. 200 Schiffslasten	6	20	—
c. „ „ „ 100 „ „ „ 150 „	5	—	—
d. „ „ „ 50 „ „ „ 100 „	3	10	—
e. „ „ „ 30 „ „ „ 50 „	2	—	—
f. „ „ unter 30 „	1	10	—
g. „ Stromfahrzeugen.	1	—	—
2. eines nicht am Maste befestigten Mastkorbes	1	—	—
IV. An Lootsen-Gebühren:			
1. der Seelootsen, wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupttarifs verwiesen.			
2. der Binnenlootsen,			
a. von Schiffen, welche 10 Fuß tief und darüber gehen	4	—	—
b. „ „ „ 9 „ „ „ „ „	3	15	—
c. „ „ „ 8 „ „ „ „ „	3	—	—
d. „ „ „ 7 „ „ „ „ „	2	15	—
e. „ „ „ 6 „ „ „ darunter „	1	15	—

Bemerkung zu 2. Diese Sätze gelten für den Zeitraum von 24 Stunden. Muß ein Lootse ohne seine Schuld länger als 24 Stunden auf dem Schiffe verweilen und erreicht oder übersteigt dieser längere Aufenthalt den Zeitraum von 24 Stunden, so ist die Gebühr für jede folgenden 24 Stunden ebenfalls nach den obigen Sätzen zu zahlen; erreicht der längere Aufenthalt einen Zeitraum von 24 Stunden nicht, so wird die Schiffahrts-Polizei-Behörde den Betrag der dem Lootsen zu gewährenden Entschädigung besonders bestimmen.

V. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern im Dienstlokal der Polizei-Behörde eingesehen werden kann.

VI. Die Gebühren der Schiffs-Abrechner sind ebenfalls durch eine besondere Taxe festgesetzt, welche in verschiedenen Sprachen abgedruckt in den Geschäftslokalen des Haupt-Zollamts und des Lootsen-Kommandeurs, so wie in den Komtoiren der Schiffs-Abrechner zu Jedermanns Einsicht aushängt.

Auslagen, deren Erstattung die Schiffs-Abrechner außer den in der Taxe festgesetzten Gebühren in Anspruch nehmen, müssen den Schiffern durch Rechnungen und anderweite Beläge besonders nachgewiesen werden.

Anhang II.

zu dem Hafengeld-Tarif von Danzig und Neufahrwasser, enthaltend:

die Abgaben für die Fahrt in den Binnengewässern.

Es wird entrichtet:

I. Für das Aufziehen der Brücken über die Mottlau,

1 wenn nur eine Klappe geöffnet wird, bei jeder Brücke — Thlr. 10 Sgr. — Pf.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
2. wenn beide Klappen geöffnet werden und			
a. nur eine Brücke passirt wird	— Thlr.	20 Sgr.	— Pf.
b. wenn zwei Brücken passirt werden	1 „	5 „	— „
c „ drei „ „	1 „	20 „	— „
II. An Stromgeld für die Fahrt auf den Binnengewässern, beim Eingange aus der Weichsel in die Mottlau, sobald der Sperrbaum am Blockhause passirt wird:			
1. von einer Holztraft und einem beladenen polnischen Schiffsgefäße.	2 „	— „	— „
2. von einer Holzschute, einem offenen Boote, oder einem Strom-Fahrzeuge mit Ladung,			
a. von mehr als 5 Schiffslasten	2 „	— „	— „
b. „ 2 bis incl. 5 „	1 „	— „	— „
c. „ weniger als 2 Schiffslasten	— „	15 „	— „
3. von einem mit Fischen beladenen Fischerkahne,			
a. bei einer Ladung von 6 Tonnen und darüber .	— „	10 „	— „
b. „ „ „ bis einschließlich 5 Tonnen .	— „	7 „	6 „
c. „ „ „ „ „ 4 „ .	— „	5 „	— „
d. „ „ „ „ „ 3 „ .	— „	3 „	9 „
e. „ „ „ „ „ 2 „ .	— „	2 „	6 „
f. „ „ „ „ „ 1 „ .	— „	1 „	3 „

Bemerkungen. 1. Unter einer Tonne wird hier das an der Küste übliche Fischgemäß, nämlich ein Gefäß von 2 Berliner Scheffeln Inhalt verstanden, deren zwei einer gewöhnlichen Tonne zu 3 Scheffeln (§. 16 der Anweisung zur Maß- und Gewichtsordnung v. 16. Mai 1816) gleichkommen.

2. Beim Ausgange findet die Erhebung des Stromgeldes nicht statt.

	Thlr.	Sgr.	Pf.
III. Für Benutzung des Pfandgrabens,			
1. von einem freiwillig in denselben eingebrachten und daselbst lagernden Fahrzeuge.	1 „	— „	— „
2. von einem gepfändeten, desgleichen von einem Fahrzeuge im Winterlager.	1 „	15 „	— „
3. von grünem Holz, pro Schock	1 „	15 „	— „
4. Lagergeld für Holz,			
a. von Browarken, pro Schock	2 „	— „	— „
b. von Rundholz	2 „	15 „	— „
c. von Balken.	3 „	— „	— „
5. für die Eröffnung des Baums, jedesmal	— „	1 „	3 „
IV. Für Benutzung des Tagnetengrabens,			
1. von einem Fahrzeuge im Winterlager.	2 „	— „	— „
2. „ „ Schock Holz zum Aufwachsen	— „	15 „	— „
3. „ „ „ Planken.	— „	10 „	— „
4. „ „ „ Holz zum Durchgange. . . .	— „	10 „	— „
5. für Eröffnung des Baums zum Holzschieben in den Graben und aus demselben, jedesmal	— „	1 „	3 „
6. von Milch- und Holzkähnen für das Oeffnen des Baums, wöchentlich	— „	1 „	3 „

Zusätzliche Bestimmungen.

Die Binnengewässer fangen bei dem sogenannten Blockhause da an, wo sich die Mottlau mit der Weichsel vereinigt. Außerdem gehören dazu der Tagneten-, Thran-, Theer-, Pfand- und Häcker-Graben und alle mit ihnen in Verbindung stehende, zur Aufnahme von Schiffsgefäßen geeignete Gräben.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

XI. Für den Hafen von Pillau.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

1) von Schiffen mit Ladung beim Ein- und Ausgange 15 Sgr.

2) von Schiffen mit Ballast beim Ein- und Ausgange 7 Sgr. 6 Pf.

Die Zusätzlichen Bestimmungen, die Befreiungen und Straf-Bestimmungen sind im Allgemeinen dieselben, wie die bei dem Tarif für Stralsund angegebenen; nur normiren sich die Sätze des Hafengeldes für die auf der Rhede liegenden Schiffe nach den betreffenden Pillauer Sätzen auf resp. 15 Sgr. und 7 Sgr. 6 Pf.

Anhang
zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Pillau,
enthaltend:
die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes:

1) wenn die Schiffer sich zum Löschen oder Einnehmen des Ballastes ihrer eigenen Leute oder selbstgedungener Arbeiter bedienen, was ihnen ohne Beschränkung freisteht, — nichts.

2) wenn sie dazu die Hülfe der Festungs-Baugefangenen in Anspruch nehmen:

a. für das Wegkarren des durch die Schiffsmannschaft aus dem Schiffsraume auf den Ballastquai gelöschten Ballastes, oder für das Einkarren desselben auf das Schiff, von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs für jede Schiffslast 2 Sgr.

b. für das Auswerfen des Ballastes aus dem Schiffsraume auf das Bohlwerk des Ballastquais von dem dritten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs für jede Schiffslast 1 Sgr.

Anmerkung zu Nr. 2 a. und b.

1. Unter den Sätzen zu a und b. ist die Vergütigung für die von den Baugefangenen zu stellenden Karren mitbegriffen;

2. die Zahlung geschieht in beiden Fällen a und b., nach dem dritten Theile der Lastengröße des Schiffs, ohne Rücksicht darauf, ob die Menge des gelöschten oder eingenommenen Ballastes mehr oder weniger beträgt;

3. Für die Stellungs-Planken und Böcke wird an denjenigen, dem die Lieferung dieser Gegenstände in Entreprise überlassen ist, die dafür in dem Kontrakte festgesetzte Vergütigung gezahlt.

II. Für die Benutzung der Schiffswerfte und Kielbänke,

1) der Schiffswerfte:

a. bei Neubauten, von der Tragfähigkeit der erbauten Fahrzeuge, ohne Rücksicht auf die Gattung derselben, für die Schiffslast 3 Sgr.

b. bei Reparaturen

aa. von Seeschiffen für die Schiffslast 2 Sgr. 6 Pf.

bb. von allen übrigen Schiffsgefäßen, für die Schiffslast 2 Sgr.

Anmerkung. Dauert die Benutzung der Schiffswerfte länger als ein Jahr, so müssen die obigen Sätze unter a. und b. für jedes fernere Jahr der Benutzung aufs Neue entrichtet werden.

2) der Kielbänke, von jedem Schiffsgefäß ohne Unterschied, sofern dasselbe nicht länger als drei Monate im Kielgraben liegt, für die Schiffslast 1 Sgr.

Anmerkung. Dauert die Benutzung länger, so steigt die Gebühr für jedes fernere Vierteljahr um 1 Sgr. für die Schiffslast, so daß für das zweite Vierteljahr 2 Sgr., für das dritte 3 Sgr. und so weiter zu entrichten sind.

III. An Lootsen-Gebühren:

1) der See-Lootsen,
wegen dieser Gebühren wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung des Haupt-Tarifs mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letzteren gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

a. Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht am Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht . . . . . . — Thlr. 15 Sgr.

b. Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes, das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem

Hafen zu begeben oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:

aa. für die Mitnahme seiner Person.	1 Thlr.	—	Sgr.
bb. für die Beförderung seiner Papiere.	— „	15	„

c. Wird die Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle auf den Antrag des Schiffers bewilligt, so ist an den, dem Schiffe zu diesem Behufe beigegebenen Lootsen zu entrichten:

aa. von Schiffen über 30 Schiffslast Tragfähigkeit . . .	— „	25	„
bb. von Schiffen, die eine geringere Tragfähigkeit haben .	— „	15	„

Geschieht die Verlegung eines Schiffes auf Anordnung des Lootsen-Kommandeurs oder einer dazu befugten Behörde, so ist dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

2) Der Binnen-Lootsen, bei der Fahrt über Haff ist von jedem Schiffe zu entrichten für die Begleitung

a. von Pillau nach Königsberg	5 „	10	„
b. von Pillau nach Braunsberg bis Pfahlbude	4 „	10	„
c. von Pillau nach Elbing	6 „	—	„

Anmerkung. Von dem Satze zu c. erhält der Pillauer Lootse für die Fahrt von Pillau bis Schiffsruh 5 Thlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsruh bis Elbing 20 Sgr.

Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht am Bord des Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht.	— „	15	„

3) für Benutzung der Pilotage-Chaloupen und sonstigen Geräthschaften:

a. für ein großes Warptroß und einen dergleichen Warpanker	3 „	—	„
b. für ein kleines Warptroß und einen dergleichen Warpanker	1 „	15	„

Anmerk. 1. Die vorstehenden Sätze gelten für den Gebrauch der Geräthschaften auf 48 Stunden Dauert die Benutzung länger, so ist der doppelte Betrag zu entrichten.

2. Sind die Trosse und Anker zwar geliefert, aber nicht gebraucht worden, so wird dafür nichts bezahlt.

4) für Revision der Leichterfahrzeuge an den Lootsen-Kommandeur in Pillau:

a. von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge bei dessen Ankunft in Pillau und von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge vor dessen Abgange nach Königsberg, für die Besichtigung der vorgeschriebenen Sicherheits-Einrichtungen an den Luken und Schotten und für die Bescheinigung des Revisionsbefundes.	— „	10	„
b. von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge, nach erfolgter Abladung auf der Pillauer Rhede und bei dessen Wiederankunft in Pillau, für die Prüfung, daß von der Ladung auf dem Fahrzeuge nichts zurückgeblieben sei, und für die Ertheilung des diesfälligen Attestes	— „	5	„

IV Die Gebühren für die Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienstlokal der Hafen-Polizei-Kommission eingesehen werden kann.

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Wenn das Bugsiren eines Schiffes in den Hafen oder aus demselben nöthig ist, oder ein Schiffer sich von der Rhede nach dem Hafen oder umgekehrt begeben will, so bleibt die Besorgung der dazu erforderlichen Boote dem Schiffer oder dessen Abrechner überlassen, und die Lootsen haben sich dabei jeder Einmischung zu enthalten.

2) Die Zurückschaffung des begleitenden Lootsen vom Bord ausgehender Schiffe geschieht durch ein Lootsenboot ohne Kosten für den Schiffer. Ist aber das gesammte Lootsenpersonal dergestalt anderweit dienstlich beschäftigt, daß die Absendung eines Lootsenbootes zu dem angegebenen Zwecke nicht sofort geschehen kann, und will der Schiffer den dadurch entstehenden Aufenthalt vermeiden, so liegt ihm ob, für die Zurückschaffung des Lootsen auf seine Kosten zu sorgen und zu diesem Behufe ein besonderes Boot zu dingen, wobei den Lootsen jedoch ebenfalls jede Einmischung untersagt ist.

3) Sind in Fällen besonderer Gefahr zu der einem Schiffe zu leistenden Hülfe die vorhandenen Lootsen und die gewöhnlichen Geräthschaften nicht ausreichend, so wird die Hafen-Polizei-Kommission die den angenommenen Hülfsarbeitern zu gewährende Belohnung und die Entschädigung für den Gebrauch oder den Verlust der hülfsweise benutzten Geräthschaften besonders festsetzen.

In wirklichen Havarei- und in Strandungsfällen erfolgt diese Festsetzung durch die von der Deputation des Kommerz- und Admiralitäts-Kollegiums aufzustellende Berge-Rechnung.

Berlin, den 18. Oktober 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.
Graf v. Alvensleben.

Dazu:

Rescript der K. Minist. für Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten u. der Finanzen v. 6. April 1852 an die K. Regierung zu Königsberg.

Mit Rücksicht auf die von der Königl. Regierung in dem Berichte vom 13. v. M. vorgetragenen Umstände, wollen wir nach Ihrem Antrage genehmigen, daß die Tarifsätze im Hafengeld-Tarif für Pillau vom 18. Oktober 1838 ad III. l. C. aa. und bb. von resp. 25 Sgr. und 15 Sgr. für die Verlegung eines Schiffes auf den Antrag des Schiffers, so lange das Schiff im Hafen liegt, nur einmal und zwar für die erste Verlegung erhoben, für spätere während dieser Frist vorkommenden Verlegungen also nicht mehr gefordert werden.

XII. Für den Hafen von Memel.

Auf Ihren Bericht vom 27. Februar c. habe Ich den anliegenden Tarif zur Erhebung der Hafengelder, der Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und der Gebühren für gewisse Leistungen in dem Hafen zu Memel genehmigt und vollzogen, und beauftrage Sie, denselben nebst dieser Ordre durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß und vom 1. Juli d. J. ab, mit welchem Tage die Erhebung des Dangezolles und des Baumgeldes gänzlich aufhört, zur Anwendung zu bringen. — Der Tarif nebst seinen Anhängen soll bis zum 1. Januar 1849 gültig bleiben, gegen Ablauf des Jahres 1848 aber einer Revision unterworfen werden. Zu dem Ende sind die dabei betheiligten städtischen und kaufmännischen Korporationen verbunden, nach näherer Anweisung der Regierung zu Königsberg, über die Einnahmen und Ausgaben genaue und übersichtliche Rechnungen führen zu lassen und diese nebst den Belägen auf Erfordern der Regierung zur Einsicht und Prüfung vorzulegen. Berlin, den 19. April 1844.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister v. Bodelschwingh.

Hafengeld-Tarif für den Hafen von Memel.

Es wird an Hafengeld entrichtet für die Schiffslast:

I. von Schiffen mit Ladung beim Ein- und Ausgange 9 Sgr.

II. von Schiffen mit Ballast beim Ein- und Ausgange 4 Sgr. 6 Pf.

Die Zusätzlichen Bestimmungen, die Befreiungen und Straf-Bestimmungen sind im Allgemeinen dieselben, wie die bei dem Tarif für Stralsund angegebenen; nur normiren sich die Sätze des Hafengeldes für die auf der Rhede bleibenden Schiffe nach den betreffenden Memeler Sätzen von resp. 9 Sgr. und 4 Sgr. 6 Pf.

Anhang I.

zu dem Hafengeld-Tarif für den Hafen von Memel, enthaltend die für gewisse Leistungen und für die Benutzung gewisser Geräthschaften zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

I. An Lootsengebühren.

1) Wegen der Gebühren der Seelootsen wird auf die 9te zusätzliche Bestimmung zum Haupttarif mit dem Hinzufügen verwiesen, daß die gewöhnlichen Dienste der Lootsen, wofür die Gebühr unter dem Hafengelde begriffen ist, und wofür dieselben daher vom Schiffer nicht noch besonders etwas fordern oder annehmen dürfen, erst dann als vollendet angesehen werden, wenn eingehende Schiffe in den Hafen gebracht und an der ihnen bestimmten Stelle befestigt, ausgehende Schiffe aber auf der Rhede angelangt sind. In den nachstehend bezeichneten Fällen, wo den Schiffern von den Lootsen Dienste geleistet werden, welche nicht zu den Amtsverrichtungen der Letzteren gehören, ist es diesen gestattet, die dafür festgesetzte Entschädigung zu fordern.

a. Muß ein Lootse ohne seine Schuld über Nacht an Bord eines Schiffes bleiben, so erhält derselbe für jede Nacht 15 Sgr.

b. Wünscht der Schiffer eines auf der Rhede verbleibenden Schiffes das nach dem Hafen zurückkehrende Lootsenboot zu benutzen, um sich entweder für seine Person nach dem Hafen zu begeben, oder seine Papiere dahin zu senden, so hat er dafür zu entrichten:

aa. für die Mitnahme seiner Person 1 Thlr.

bb. für die Beförderung seiner Papiere 15 Sgr.

2) Bei der Verlegung eines im Hafen liegenden Schiffes an eine andere Stelle (dem Verholen) bleibt es dem Schiffer überlassen, ob er sich dazu eines Lootsen bedienen will oder nicht, jedoch ist er verpflichtet, die beabsichtigte Veränderung der Lage seines Schiffes dem Hafenmeister oder dem anwesenden Stromlootsen anzuzeigen, und dessen Genehmigung zu der beabsichtigten Verlegung einzuholen. Eine gleiche Verpflichtung haben alle Stromfahrzeuge über 15 Last Tragfähigkeit.

Trägt der Schiffer auf Beiordnung eines Lootsen an, so ist an diesen zu entrichten:

a. von Seeschiffen:

aa. für das Verholen von den Ballastplätzen bis durch die Börsenbrücke oder über das Gut Bernsteinbruch hinaus 1 Thlr. 15 Sgr.

bb. für das Verholen von den Ballastplätzen bis zur Börsenbrücke oder bis zum Gute Bernsteinbruch . . . . 1 „ — „

cc. für jede andere Verholung im Hafen oder der Dange . — „ 15 „

b. von Stromfahrzeugen für jede Verholung ohne Unterschied. — „ 5 „

Geschieht die Verlegung des Schiffes auf Anordnung des Hafenmeisters oder einer dazu befugten Behörde, so ist dafür von dem Schiffer nichts zu entrichten.

II. Für das Fortschaffen des gelöschten Ballastes,

welches einem Entrepreneur zusteht, sind nach dem, mit letzterem geschlossenen Kontrakte bestimmte Sätze unter gewissen Maßgaben zu entrichten, welche Sätze und Maßgaben die Schiffer in dem Dienst-Lokale der Hafen-Polizei-Kommission einsehen können.

Anmerkung: 1) Von Schiffen, die zum Theil mit Ladung und Ballast eingehen, ist, wenn erstere nicht über 5 Last beträgt, das volle Ballastfuhrgeld, andernfalls aber das Ballastfuhrgeld nur von der nach Abzug des Lastenbetrages der Ladung verbleibenden Größe des Schiffsraums zu entrichten.

2) Für die Entrichtung der bestimmten Sätze ist der Ballastfuhrwesen-Entrepreneur verpflichtet, die zum Löschen des Ballastes nöthigen Karren, Planken und Gestelle herzugeben, ohne dafür eine besondere Vergütung zu fordern.

III. Für die Benutzung der Pilotage-Geräthschaften.

1) Für ein großes Warptroß und dergleichen Warpanker. . . 3 Thlr. — Sgr.

2) Für ein kleines Warptroß und dergleichen Warpanker. . . 1 „ 15 „

Anmerkung: a. Die vorstehenden Sätze gelten für den Gebrauch der bezeichneten Geräthschaften auf 48 Stunden; dauert die Benutzung länger, so ist der doppelte Betrag zu entrichten,

b. sind die Trosse und Anker zwar geliefert, aber nicht gebraucht worden, so wird dafür nichts bezahlt.

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Muster-Atteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern im Dienst-Lokale der Hafen-Polizei-Kommission eingesehen werden kann.

Zusätzliche Bestimmungen.

1 bis 3 sind den bei Danzig (S. 299) angegebenen gleich.

4) Das Löschen des Ballastes haben die Schiffer entweder durch ihre eigenen Leute oder durch selbstgedungene Arbeiter zu bewirken. Besondere Abgaben sind dafür nicht zu entrichten.

5) Für das Zuführen des Ballastes zum Einnehmen in die Schiffe, welche den Hafen geballastet verlassen wollen, so wie für Beschaffung der nöthigen Karren, Planken und Stellagen zum Einnehmen des Ballastes stehen besondere Sätze nicht fest, vielmehr ist es Sache des Schiffers, das Erforderliche im Wege der Privateinigung sich zu verschaffen.

Anhang II.

zu dem Hafengeld-Tarife für den Hafen von Memel, enthaltend die Abgaben für die Fahrt in den Binnengewässern.

Es wird entrichtet:

I. An Bohlwerksgeld von jedem Stromfahrzeuge:

a. bis einschließlich 10 Last Tragfähigkeit . . . . 2 Sgr. 6 Pf.

b. über 10 Last Tragfähigkeit . . . . 10 „ — „

Zusätzliche Bestimmung.

1) Von Seeschiffen wird kein Bohlwerksgeld erlegt:

2) Von Stromfahrzeugen ist dasselbe bei der jedesmaligen Ankunft im Hafen von Memel zu entrichten.

II. An Brückenöffnungsgeld.

1) Für das Aufziehen der über die Dange erbauten Brücken, nämlich der Karls- und der Börsenbrücke, für jede besonders, von jedem eingehenden Schiffsgefäß ohne Unterschied der Bauart und Bestimmung desselben,

a. bei einer Tragfähigkeit über 100 Last	2 Thlr.	10 Sgr.	
b. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 50 bis einschließlich 100 Last	1 „	20 „	
c. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einschließlich 50 Last	1 „	— „	
d. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 20 bis einschließlich 30 Last	— „	15 „	
e. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 10 bis einschließlich 20 Last	— „	10 „	
f. von 10 Last und weniger	— „	5 „	

2) Für das Aufziehen der Portalbrücke über den Verbindungskanal zwischen der Dange und dem Festungsgraben, von jedem eingehenden Schiffsgefäße ohne Unterschied der Bauart und Bestimmung desselben,

a. bei einer Tragfähigkeit über 100 Last	10 Sgr.
b. bei einer Tragfähigkeit von mehr als 30 bis einschließl. 100 Last	5 „
c. bei einer Tragfähigkeit von 30 Last und weniger:	
aa. wenn beide Klappen geöffnet werden müssen	2 „
bb. wenn nur eine Klappe geöffnet werden darf	1 „

Zusätzliche Vorschrift.

Die vorstehend zu II. 1. und 2. angeordneten Brückenöffnungsgelder werden nur von den eingehenden, nicht von den die Brücke zurückpassirenden Gefäßen erlegt.

Berlin, den 19. April 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Bodelschwingh.

XIII. Für den Hafen von Königsberg.

Ich sende Ihnen anliegend die mit Ihrem Berichte vom 29. v. M. eingereichten Tarife zur Erhebung der Schifffahrtsabgaben in den Städten Königsberg und Elbing, nachdem Ich dieselben genehmigt und vollzogen habe, mit dem Auftrage zurück, beide Tarife, welche vom 1. Januar 1845 bis zum 1. Januar 1850 zur Anwendung zu bringen, gegen Ablauf des Jahres 1849 aber einer Revision zu unterwerfen sind, nebst dieser Ordre durch die Gesetzsammlung zu publiciren.

Charlottenburg, den 13. December 1844.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister Flottwell.

Tarif
zur Erhebung der Schifffahrtsabgaben in der Stadt Königsberg.

Es wird entrichtet:

I. An Pregelmündungsgeld.

A. für die Schiffslast:

1) von Seeschiffen mit Ladung beim Ein- und Ausgange	— Thlr.	3 Sgr.	6 Pf.
2) von Seeschiffen mit Ballast beim Ein- und Ausgange	— „	1 „	9 „
3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Güterfracht oder Ballast aus der See kommen, oder dahin gehen (mit Ausnahme der Fischerkähne und offenen kleinen Boote) wenn sie mit Ladung eine eigene Fahrt machen, beim Ein- und Ausgange	— „	4 „	3 „

B. Für das Fahrzeug im Ganzen, von Fischer- und anderen kleinen Booten, beim Ein- und beim Ausgang und zwar.

1) mit Ladung a. von einem Angelkahn	— „	2 „	— „
b. von einem kleinen Boote	— „	1 „	— „

2) unbeladen nichts.

II. An Stromgeld.

A. Beim Eingang durch den Holländer Baum:

1) von Seeschiffen beladen oder mit Ballast:

von 5 bis 25 Lasten	2 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
„ 26 „ 50 „	3 „	— „	— „
„ 51 „ 75 „	4 „	— „	— „
„ 76 „ 100 „	6 „	— „	— „
„ 101 und darüber	8 „	— „	— „
2) von Schiffsgefäßen, welche als Leichter zwischen Königsberg und Pillau benutzt werden, beladen oder leer:			
von 1 bis 10 Lasten	— „	7 „	6 „
„ 11 „ 20 „	— „	15 „	— „
„ 21 „ 30 „	1 „	— „	— „
„ 31 „ 40 „	1 „	15 „	— „
„ 41 „ 50 „	2 „	— „	— „
„ 51 und darüber	3 „	— „	— „
3) von jedem anderen Binnenfahrzeuge (mit Ausschluß der leer oder mit Fischen beladen eingehenden Angel- und Fischerkähne, welche der Abgabe nicht unterworfen sind)			
von 1 bis 10 Lasten	— „	2 „	— „
„ 11 „ 20 „	— „	6 „	— „
„ 21 „ 30 „	— „	15 „	— „
„ 31 „ 40 „	1 „	— „	— „
„ 41 und darüber	2 „	— „	— „
B. Beim Eingang durch den Litthauischen Baum:			
1) von einer Wittinne, beladen oder leer.	3 „	— „	— „
2) von einem Boydack	1 „	15 „	— „
3) von einem Kahn			
von 1 bis 10 Lasten	— „	2 „	— „
„ 11 „ 20 „	— „	6 „	— „
„ 21 „ 30 „	— „	15 „	— „
„ 31 „ 40 „	1 „	— „	— „
„ 41 und darüber	2 „	— „	— „
4) von jedem mit Waaren beladenen Schock Holz. . .	2 „	— „	— „
5) von Brennholz in Flößen, für jede Klafter	— „	1 „	— „
6) von jedem Schock Balken und Rundholz, ohne Unterschied der Gattung, in Flößen	— „	20 „	— „
7) von jedem Schock Dielen oder Planken in Flößen .	— „	6 „	8 „
III. An Pfahlgeld beim Eingang durch den Litthauischen Baum:			
1) von einer Struse, beladen oder leer	— „	20 „	— „
2) von einer Wittinne	— „	15 „	— „
3) von einem Boydack	— „	10 „	— „
4) von einer Holztraft	— „	10 „	— „
5) von einem Reisekahn	— „	6 „	— „
IV. Für das Aufziehen der Brücken:			
1) von einem Seeschiffe	— „	7 „	6 „
2) von jedem anderen Fahrzeuge:			
a wenn Behufs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müssen	— „	4 „	— „
b. wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht	— „	2 „	— „
Diese Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden einzelnen Brücke erhoben.			

Zusätzliche Bestimmungen.

1) Soweit in diesem Tarif und dem Anhang desselben die Schiffslast den Erhebungsmaßstab bildet, ist darunter überall die Preußische Schiffslast zu viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Zur Entrichtung der Pregelmündungsgelder sind alle Fahrzeuge verpflichtet, welche die Mündung des Pregels passiren.

Die Abgaben unter Nr. II. und III. werden nur dann entrichtet, wenn die Fahrzeuge u. s. w. resp. durch den Holländischen oder Litthauischen Baum zur Stadt wirklich eingehen.

3) Seeschiffe von fünf und zwanzig Lasten Tragfähigkeit oder weniger, zahlen nur ein Drittheil der Pregelmündungsgelder. Dasselbe gilt von allen andern Gefäßen von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger.

4) Seeschiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten die Pregelmündungsgelder nur nach dem Satze für Ballastschiffe.

5) Die unter I. A. Nr. 3 genannten Fahrzeuge erlegen, wenn sie nur 5 Schiffslast oder weniger geladen haben, die Abgabe von 4 Sgr. 3 Pf. nur von der Lastenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts. Gehen diese Fahrzeuge leer ein oder aus, oder dienen sie als Leichter der Seeschiffe, und nehmen nur in dieser Eigenschaft Ladung ein, so entrichten sie nichts.

6) Ausländische Seeschiffe derjenigen Nationen,
   a. mit welchen, wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen, ein besonderer Vertrag nicht besteht, oder
   b. welche ihrerseits nicht etwa aus anderer Veranlassung die Preußischen Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln,

   haben die in diesem Tarif in dem Anhang zu demselben enthaltenen Abgaben und Gebühren überall doppelt zu zahlen.

7) Neben dem Pregelmündungsgelde kommen beziehungsweise nur die übrigen in diesem Tarif und die in dem dazu gehörigen Anhange festgesetzten Abgaben und Gebühren zur Erhebung; außerdem dürfen keinerlei Zahlungen für die Benutzung des Hafens und den damit verbundenen, dem allgemeinen Gebrauch gewidmeten Anstalten gefordert werden. Es brauchen demnach nicht nur die Schiffer, Schiffsspediteure, Schiffsmäkler, Rheder oder sonst Jemand weder den Lootsen oder deren Kommandeur, noch dem Hafenmeister, Strominspektor oder den Steuer-, Polizei- oder Ballast-Offizianten unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Vergütung zu entrichten, sondern es ist Jedermann sogar ausdrücklich untersagt, einem dieser Beamten auch nur das geringste Geschenk für die Ausübung seines Amtes anzubieten, zu verabreichen oder durch einen Dritten verabreichen zu lassen, indem ein solches Anerbieten oder Verabreichen nach den bestehenden Landesgesetzen bestraft und das Geschenk außerdem zur Armenkasse eingezogen werden soll.

   Wenn einer der vorstehend erwähnten Beamten es sich beikommen lassen sollte, unter irgend einem Vorwande ein Geschenk oder eine Abgabe zu fordern oder anzunehmen, so ist der Schiffer verpflichtet, solches dem Polizei-Präsidenten in Königsberg anzuzeigen.

   Sollte sich in besonderen Fällen ein Schiffer veranlaßt finden, den Lootsen oder deren Kommandeur seine Dankbarkeit für die ihm geleisteten außerordentlichen Dienste zu bezeigen, so darf derselbe das Geschenk nur unter Vorwissen und mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung aushändigen.

   Die Befreiungen und Straf-Bestimmungen sind im Allgemeinen dieselben, wie die bei dem Tarif für Stralsund angegebenen.

Anhang

zu dem Schifffahrtsabgaben-Tarif für die Stadt Königsberg, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es wird entrichtet:

I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes

für die Lieferung der Planken, Karren und Stellagen von jedem Seeschiffe, welches Ballast löscht oder einnimmt:

		Thlr.	Sgr.
a.	bei einer Tragfähigkeit von mehr als 100 Lasten . . .	2 Thlr.	15 Sgr.
b.	„ „ „ von mehr als 50 bis einschließlich 100 Lasten	1 „	15 „
c.	„ „ „ von mehr als 25 bis einschließlich 50 Lasten	1 „	— „
d.	„ „ „ von 25 Lasten und darunter . .	— „	20 „

Die zum Löschen oder Einnehmen des Ballastes erforderlichen Leute muß der Schiffer sich selbst beschaffen.

II. Für Benutzung des Kielgrabens

ist eine Gebühr von drei Silbergroschen pro Normallast für jedes in diesem Graben Kiel holende Schiff an den Magistrat zu zahlen.

III. An Lootsengebühren.

1) Für die Begleitung der Schiffe, von jedem Schiffe ohne Unterschied der Größe:

		Thlr.	Sgr.
a.	von Königsberg nach Pillau	5 „	10 „
b.	von Königsberg nach Braunsberg bis Pfahlbude .	4 „	10 „

c. von Königsberg nach Elbing . . . . 8 Thlr. — sgr.

Anmerk. Von dem Satze zu c. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schiffsruh 7 Thlr. 10 Sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitung von Schiffsruh bis Elbing 20 Sgr.

Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Baumes aufgehalten wird, so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 Sgr. für jede Nacht.

2) Für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisezettels erhält der Lootsen-Kommandeur. . . . . . — " 2 "

Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Lootsen-Kommandeur sein Amt verwaltet; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt diese Abgabe fort.

3) Für Revision der Leichterfahrzeuge erhält der Lootsen-Kommandeur in Königsberg von jedem in Pillau befrachteten Leichterfahrzeuge bei dessen Ankunft in Königsberg und von jedem in Königsberg befrachteten Leichterfahrzeuge vor dessen Abgang nach Pillau, und zwar für die Besichtigung der vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen an den Lucken und Schotten und für die Bescheinigung des Revisionsbefundes — " 10 "

IV. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Musteratteste werden nach besonderen Taxen erhoben, welche von den Schiffern in dem Dienst-Lokal der Polizei-Behörden eingesehen werden können.

Charlottenburg, den 13. December 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell.

XIV. Für den Hafen von Elbing.

a. Es wird entrichtet:

I. An allgemeiner Schifffahrts-Abgabe:

A. von Fahrzeugen, ausschließlich der Dampfschiffe, für die Schiffslast

1) von Seeschiffen mit Ladung beim Ein- und Ausgange . . 15 Sgr. — Pf.

2) von Seeschiffen mit Ballast beim Ein- und Ausgange . . 7 " 6 "

3) von allen übrigen Fahrzeugen, d. h. solchen, welche nicht mit Güterfracht oder Ballast aus der See kommen oder dahin gehen (mit den unter Nr. 4 und 5 angegebenen Ausnahmen) desgleichen von Holzflößen beim Ein- und Ausgange. 7 " 6 "

4) von denjenigen Fahrzeugen, welche unmittelbar ohne Umladung aus dem Haff durch den Kraffohlkanal in die Nogat oder aus dieser durch den Kanal in das Haff gehen . . . 7 " 6 "

5) von eingehenden Schiffsgefäßen, deren Ladung allein in Grant, Lehm oder Feldsteinen besteht . . . . 3 " 9 "

B. von Dampfschiffen:

1) Wenn sie nicht bugsiren, nach der im Meßatteste nachgewiesenen Größe ihrer Tragfähigkeit, ohne Rücksicht auf die Größe der Ladung: beim Ein- und Ausgange . . . . . — " 6 "

2) wenn sie bugsiren und

a. selbst beladen sind, für die Last . . . . — " 7 "

und zwar

aa. vom vierten Theil der Tragfähigkeit, wenn die Ladung den vierten Theil der Tragfähigkeit oder weniger ausmacht;

bb. von der halben Tragfähigkeit bei einer Ladung zwischen dem vierten Theile und der Hälfte der Tragfähigkeit;

cc. von drei Viertheilen der Tragfähigkeit bei einer Ladung von mehr als der halben bis zu drei Viertheilen der Tragfähigkeit; und

dd. von der ganzen Tragfähigkeit, wenn die Ladung mehr als drei Viertheile der Tragfähigkeit beträgt.

b. Bugsirende Dampfschiffe, welche nicht beladen sind, zahlen Nichts.

Allgemeine Ausnahme zu A. und B. Die leer ein- oder ausgehenden, zur Stromschifffahrt oder als Leichter dienenden Fahrzeuge, desgleichen die offenen Boote, sowie Schiffe, welche mit Ballast eingehen, der zum Hafenbau in Anspruch genommen wird, entrichten Nichts.

II. An Schleusengeld von den durch die Schleusen des Krafiohl-Kanals und an Baum- und Stromgeld von den durch den Ober- und Unterbaum des Elbingflusses gehenden Fahrzeugen und Holztraften, und zwar:

	Schleusengeld. Thl.	Sg.	Pf.	Baum- und Stromgeld. Sg.	Pf.
1) von einem Seeschiffe, insofern der Baum passirt wird .				12.	—
2) von einer Jacht, ohne Unterschied der Größe	2.	—.	—.	8.	—
3) von allen übrigen Stromfahrzeugen:					
a. von 41 Schiffslasten Tragfähigkeit und mehr . . .	5.	—.	—.	22.	—
b. „ 31 bis einschließlich 40 Schiffslasten	4.	—.	—.	22.	—
c. „ 21 „ „ 30 „	3.	—.	—.	12.	—
d. „ 16 „ „ 20 „	2.	10.	—.	10.	—
e. „ 11 „ „ 15 „	2.	—.	—.	8.	—
f. „ 5 „ „ 10 „	1.	—.	—.	8.	—
g. „ mehr als 2 bis einschließlich 4 Schiffslasten .	—.	5.	—.	2.	—
h. „ 1 bis 2 Schiffslasten	—.	2.	6.	1.	—
i. „ Fahrzeugen unter 1 Schiffslast	—.	1.	—.	—.	6
4) von Balken oder Bauholz, vom Stück	—.	—.	8.	—.	—
vom Schock	—.	—.	—.	2.	—

außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person 2 Sgr.

	Thl.	Sg.	Pf.	Sg.	Pf.
5) von einem Schock Brennholz bei einer Länge von					
a. 18 Fuß . . .	—.	—.	4.	1.	—
b. 12 Fuß . . .	—.	—.	3.	1.	—

außerdem zahlt jede den Transport begleitende Person 1 Sgr.

Das Schleusen-, Baum- und Stromgeld wird nur Einmal, und zwar nur bei der Einfahrt, erhoben.

III. Für das Aufziehen der Brücken, von allen Fahrzeugen ohne Unterschied:

1) wenn Behufs der Durchfahrt beide Klappen geöffnet werden müssen 10 Sgr.

2) wenn nur eine Klappe geöffnet zu werden braucht . . . . 6 „

Diese Abgabe wird für das Aufziehen einer jeden der beiden Brücken in Elbing, jedoch lediglich bei der Einfahrt erhoben, wogegen die Ausfahrt frei ist.

Zusätzliche Bestimmungen.

In Bezug auf die allgemeine Schifffahrts-Abgabe Nr. I. des Tarifs.

1) Von der allgemeinen Regel, daß die Abgabe nach der Tragfähigkeit der Schiffe berechnet und erhoben wird, findet bei Anwendung des Tarifsatzes I. Nr. 3 eine Ausnahme dahin statt, daß von den Leichterfahrzeugen, welche Güter von den in Pillau verbleibenden Seeschiffen nach Elbing bringen oder diesen Seeschiffen von Elbing Ladung zuführen, die Abgabe nur nach der Schiffslastenzahl der wirklichen Ladung zur Erhebung kommt.

2) Seeschiffe von 25 Lasten Tragfähigkeit oder weniger bezahlen nur ein Drittheil der allgemeinen Schifffahrts-Abgabe (I.).

3) Seeschiffe, deren Ladung den vierten Theil ihrer Tragfähigkeit nicht übersteigt, entrichten die Schifffahrts-Abgaben nur nach dem Satze der Ballastschiffe; andere Fahrzeuge, welche nur eine so geringe Ladung haben, erlegen die Abgabe nach der Schiffslastenzahl der wirklichen Ladung, von dem übrigen Theil der Schiffsgröße aber nichts.

4) Seeschiffe, welche nicht in das Fahrwasser einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a) wenn sie die Rhede wieder verlassen, ohne Ladung oder Ballast gelöscht oder eingenommen zu haben, keine Schifffahrts-Abgaben;

b) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen worden, entweder den Satz zu 1 mit 15 sgr. oder den Satz zu 2 mit 7 sgr. 6 Pf. einmal;

c) wenn sie löschen und laden, die volle tarifmäßige Abgabe;

d) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine Ladung, welche den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffs nicht übersteigt, absetzen oder einnehmen, von der Beiladung den Satz zu 1 mit 15 sgr. einmal, von dem übrigen Theil des Ladungsraums aber nichts.

5) Wenn Schiffe auf der Rhede löschen, so ist nur von diesen, nicht aber von den zum Löschen bestimmten Leichterfahrzeugen, die Schifffahrts-Abgabe zu erlegen, auch findet, wenn hiernächst das Schiff nach geschehener Entlöschung in das Fahrwasser einläuft, eine nochmalige Entrichtung der Abgabe nicht statt.

6) Wenn Schiffe leer aus dem Fahrwasser gehen, um ihre Ladung auf der Rhede einzunehmen, ist die Schifffahrts-Abgabe ebenfalls nur von dem Schiffe zu entrichten, wogegen die Leichterfahrzeuge gleichfalls von der Abgabe frei bleiben.

Die folgenden Zusätzlichen Bestimmungen 7 bis 9, die Befreiungen und Straf-Bestimmungen sind im Allgemeinen dieselben, wie die bei dem Tarif für Stralsund angegebenen.

Anhang

zu dem Schifffahrts-Abgaben-Tarif für die Stadt Elbing, enthaltend: die Abgaben für die Benutzung besonderer Anstalten und die für gewisse Leistungen zu entrichtenden Gebühren.

Es werden entrichtet:

I. Beim Löschen oder Einnehmen des Ballastes von den Seeschiffen, welche Ballast werfen oder einnehmen, von der Schiffslast ihrer Tragfähigkeit 1 sgr. 3 pf.

II. Für die Benutzung des Krahns:
  1) für das Ausheben und Einsetzen
    a. eines Mastes bei einem Seeschiffe, einer Jacht oder großen Schmack 15 sgr.
    b. eines Besanmastes oder des Mast s einer Schmack bis zu einer Tragfähigkeit von 30 Schiffslasten 10 sgr.
    c. eines Mastes bei einem Weichsel- oder Oderkahn 5 sgr.
  2) für das Ausheben der Mühlensteine:
    a. für einen vollen Mühlenstein oder Dreiling 1 Thlr.
    b. „ „ Bodenstein 15 sgr.
    c. „ „ Grabstein 10 sgr.
    d. „ „ Schleifstein 5 sgr.
  3) für das Löschen sonstiger Waaren ohne Unterschied pro Centner 2 Pf.

III. Für die Benutzung des Treideldammes von den zwischen Elbing und Pillau fahrenden Seeschiffen und Jachten, insofern dieselben den ganzen Elbingstrom herauf- oder hinabfahren, und zwar:
  1) von einem Seeschiffe 10 sgr.
  2) von einer Jacht 7 sgr. 3 pf.

IV. An Lootsen-Gebühren:
  1) Für die Begleitung der Schiffe ohne Unterschied der Größe:
    a. von Elbing nach Königsberg 8 Thlr.
    b. von Elbing nach Pillau 6 Thlr.

Anmerk. Von dem Satze zu a. erhält der Königsberger Lootse für die Fahrt von Königsberg bis Schiffsruh 7 Thlr. 10 sgr. und der Elbinger Lootse für die Begleitnng von Schiffsruh bis Elbing 20 sgr.

Wenn die Fahrt dadurch, daß das Schiff zu tief liegt, oder durch Nachlässigkeit des Schiffers außerhalb des Hafenbaums aufgehalten wird so erhält der Lootse ein Liegegeld von 15 sgr. für jede Nacht.

  2) für die Zuweisung eines Lootsen und Ertheilung des Anweisezettels erhält der Ober-Lootse 2 sgr.

Anmerk. Diese Abgabe wird nur so lange gezahlt, als der gegenwärtig angestellte Ober-Lootse sein Amt verwaltet; nach dessen Austritt aus dem Dienst fällt die Abgabe fort.

V. Die Gebühren für Ertheilung der polizeilichen Paß- und Musteratteste werden nach einer besonderen Taxe erhoben, welche von den Schiffern im Dienstlokale der Polizei-Behörde eingesehen werden kann.

VI. Die Gebühren der Schiffsabrechner sind ebenfalls durch eine besondere Taxe festgesetzt, welche, in Deutscher und Holländischer Sprache abgedruckt, in dem Geschäftsgelaß des Haupt-Steueramts und in den Komtoiren der Schiffsabrechner zu Jedermanns Einsicht aushängt.

Auslagen, deren Erstattung die Schiffsabrechner außer den in der Taxe festgesetzten Gebühren in Anspruch nehmen, müssen den Schiffern durch Rechnungen oder anderweite Beläge besonders nachgewiesen werden.

Charlottenburg, den 13. December 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Flottwell.

b. Tarif

nach welchem die Strom- und Bollwerkssteuer zu Elbing vom 1. Januar 1851 an zu erheben ist.

An Strom- und Bollwerkssteuer wird von allen auf dem Elbingfluß ein- und ausgehenden Waaren entrichtet:

		Sgr	Pf.
1)	von Getreide aller Art, Oelsamen, Steinkohlen (30 gehäufte oder 48 gestrichene Tonnen eine Last gerechnet), Flachs, Hanf, Hanfheede, Lumpen, ordinäre nordische Heringe (12 Tonnen auf 1 Last gerechnet), Theer (desgl.), Wedasche und rohe Asche (desgl.), Garn (150 Schock auf 1 Last), polnische und inländische Leinewand (60 Schock auf 1 Last), für die Last . . .	2 Sgr	6 Pf.
2)	von Kreide, Kalk und Gyps für die Last	1	—
3)	von Eisen, Blei, Zinn, Zink, Farbeholz, Tabak, Kupfer, kupfernes Geräth, Okras, für die Schiffslast oder 4000 Pfund	3	—
4)	a. von Lein- und Rübkuchen pro Schiffslast oder 4000 Pfund	1	—
	b. von Dachpfannen und Mauersteinen pro 1000 Stück . .	1	—
	c. von Schleifsteinen pro Schalder	1	—
	d. von Mühlensteinen und Schiffsanker pro Stück	1	—
	e. von Obstfässern beim Ausgange pro 2 Stück	1	—
	f. von Ochsen- und Pferdehäuten pro 30 Stück	1	—
	g. von Kälber-, Lämmer- und Ziegenhäuten pro 100 Stück	1	—
5)	von Klavieren oder Pianos, Wagen, Schlitten pro Stück und von Mahagoniholz pro Block	4	—
6)	von Rum, Arrak, Kaffee, Kakao, Zucker, Wein, Weinessig, Bier, Bieressig, Syrup, Tabak, Oel, Talg, Thran, Reis, Gewürze, Manufaktur-, Fabrik- und Farbewaaren, ausländischen Früchten, Thee, mineralischen Wassern, Fayance, Potasche, Hopfen, Wachs, holländischen Heringen, Honig, Butter, Käse, Federn, Federposen, Borsten und Leder		
	vom Kolli von 1 bis 3 Centner	1	—
	" " " 3 " 8 "	2	—
	" " " 8 Centner und darüber	2	6
7)	von Spiritus und Branntwein		
	vom Kolli von 1 bis 3 Centner	—	6
	" " " 3 " 8 "	1	—
	" " " 8 Centner und darüber	1	3
	(welches im Durchschnitt 6 Pf. pro Ohm beträgt),		
8)	von allen hier nicht genannten Gegenständen, insofern solche nicht abgabenfrei sind, von wenigstens 2 Centner ohne Rücksicht auf dessen weitere Größe pro Kolli	2	—

9) Bei Umladungen der steuerpflichtigen Gegenstände (Speditionsgüter) von Bord zu Bord darf nur der vierte Theil des Tarifsatzes entrichtet werden, selbst dann, wenn bei der Umladung das Bollwerk am Strome benutzt wird.

Befreiungen.

Strom- und Bollwerkssteuer werden nicht erhoben:

1) von allen Gegenständen, welche nach der Königl. Abgaben-Erhebungs-Rolle vom 25. Oktober 1821 bei der Ein- und Ausfuhr abgabenfrei sind.
2) Alle Waaren Königl. Faktoreien.
3) Alle Militair-Effekten und Königl. Magazin-Güter,
4) Getreide, das in Säcken eingeht.
5) Elbinger Bier und Bieressig beim Ausgange.
6) Obst in Fässern beim Eingange.
7) Inländisches Holz.
8) Thierische Knochen.
9) Alle ein- und ausgehenden Gegenstände unter einem Centner.

Straf-Bestimmungen.

Wer sich der Entrichtung der durch obigen Tarif bestimmten Abgabe entzieht, zahlt als Strafe das Vierfache des defraudirten Betrages.

Elbing, den 3. Januar 1851.

Der Magistrat.

Philipps. Flottwell. Albrecht.

Vorstehender Tarif wird hiermit bestätigt.

Danzig, den 14. Januar 1851.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

Vorstehenden Tarif bringen wir hiermit unter Aufhebung des früheren Tarifs über die Erhebung der Strom- und Bollwerkssteuer zu Elbing vom 18. Februar 1823 (Amtsblatt pro 1823, S. 142) zur allgemeinen Kenntniß und Beachtung.

Danzig, den 14. Januar 1851.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

(Amtsbl. d. K. Reg. zu Danzig 1851 S. 39.)

XV. Für den Hafen von Ueckermünde.

Tarif

nach welchem das Bohlwerksgeld, das Hafengeld und das Winterlagegeld in der Stadt Ueckermünde zu erheben ist.

A. An Bohlwerks-Geld

ist zu entrichten, wenn die der Stadt gehörigen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bohlwerke gebraucht werden,

a zum Entlöschen oder Laden:

1) für jedes Boot unter drei Last Tragfähigkeit	2 Sgr.	6 Pf.
2) für Wasserfahrzeuge jeder Art, welche drei Last und darüber groß sind, pro Last	1 -	— -
3) für Floßholz, welches zu Wasser gebracht, oder aufgeschleppt wird, für jedes Stück Stark-Holz	1 -	— -
- - - Mittel- -	— -	9 -
- - - Klein- -	— -	6 -
für 15 Stück Lattstämme	1 -	— -

b. zum Handelsbetriebe vom Wasser aus:

für Fahrzeuge jeder Art und Größe, für jede Last Tragfähigkeit	2 -	— -

Nähere Bestimmungen.

1) Bei einer nicht vollen Ladung wird, sofern dieselbe weniger als ein Viertel der vollen beträgt, nur der vierte Theil des Tarifsatzes, wenn dieselbe über ein Viertel und bis zur Hälfte der vollen Ladung beträgt, der halbe Tarifsatz, wenn die Ladung aber mehr als die Hälfte der vollen beträgt, der ganze Tarifsatz entrichtet.

2) Der Satz von 2 Sgr. 6 Pf. wird auch dann erhoben, wenn der vierte Theil oder beziehungsweise die Hälfte des Tarifsatzes diesen Betrag nach dem Tarife nicht erreicht.

3) Jeder, der sich der städtischen Bollwerke zum Löschen, Laden, zum Handelbetriebe oder zum Abbringen oder Aufschleppen des Floßholzes bedienen will, hat sich vorher bei den städtischen Behörden zu melden und die betreffenden Abgaben im Voraus zu entrichten.

4) Für das Einnehmen von Ballast am Bohlwerk wird der vierte Theil des Tarifsatzes A. a. 1 und 2 entrichtet.

5) Für Fahrzeuge, welche am städtischen Bohlwerk gelöscht haben und dann wieder Ladung einnehmen, wird die Abgabe für die letztere Operation besonders berechnet.

6) Für Fahrzeuge aller Art, welche vom Bohlwerk aus Handel treiben, wird, wenn sie länger als eine zu sieben Tagen gerechnete Woche am Bohlwerk liegen, für jede neu angefangene Woche das Bohlwerks-Geld von Neuem nach dem tarifmäßigen Satze bezahlt.

7) Die Tragfähigkeit wird nach preußischen Schiffslasten zu 4000 Pfund bestimmt und aus den Meßbriefen ermittelt.

B. An Hafengeld

wird entrichtet:

von jedem Fahrzeuge über drei Last Tragfähigkeit, welches das, durch die Schiffsanbindepfähle bezeichnete städtische Hafengebiet gebraucht,

a) wenn dasselbe die Brücke nicht passirt, für die Last 3 Pf.

b) wenn dasselbe die Brücke passirt:

1. bei einer Tragfähigkeit bis einschließlich dreißig Lasten, für die Last 5 Pf.
2. bei größerer Tragfähigkeit für die Last 4 Pf.

Nähere Bestimmungen.

1) Das Hafengeld wird für Ein- und Ausgang nur einmal, und zwar beim Ausgange entrichtet.

2) Die Tragfähigkeit wird nach preußischen Schiffslasten zu 4000 Pfund bestimmt und aus den Meßbriefen ermittelt.

3) Fahrzeuge bis zu drei Lasten Tragfähigkeit einschließlich sind nicht hafengeldpflichtig.

C. An Winterlage-Geld

wird entrichtet:

von jedem im städtischen Hafengebiete, also im Bereich der von der Stadt in der Uecker unterhaltenen Schiffsanbindepfähle, Winterlage haltenden Fahrzeuge von sechs Lasten Tragfähigkeit und darüber, für die Last Tragfähigkeit 6 Pf.

Befreiungen.

I. Die vorstehend zu A. B. und C. erwähnten Abgaben werden nicht erhoben:

1. von allen Fahrzeugen, welche mit Königlichen oder Staats-Effekten beladen sind;
2. von Böten und Anhängen, welche zu den, den Abgaben unterliegenden Schiffsgefäßen gehören.

II. Das Bohlwerk am rechten Ufer der Uecker oberhalb der Brücke bleibt den Ueckermünder Fischern zu ihrem Verkehr vorbehalten, welche von der Verpflichtung zur Zahlung der Bohlwerksabgabe (A.) befreit sind.

III. Neue, noch nicht in Fahrt gewesene, in Ueckermünde erbaute, Fahrzeuge zahlen, wenn sie über Winter in dem Pfahlgebiete der Ueker liegen bleiben (vergleiche C.), kein Winterlage-Geld.

Bellevue, den 24. November 1851.

gez. Friedrich Wilhelm.
von der Heydt. von Bodelschwingh.

XVI. Für den Hafen von Cammin.

Tarif
nach welchem die Abgabe für das Anlegen an der Fischerbrücke und der Dammbrücke bei der Stadt Cammin zu entrichten ist.

Es wird entrichtet:

1) von allen Schiffen, welche an der Fischerbrücke oder an der Dammbrücke anlegen, sie seien beladen oder ledig, nehmen Ladung ein oder löschen oder gehen ohne Weiteres wieder ab, für die gebrannte Last ihrer Tragfähigkeit (a 4000 Pfund) 2 Sgr.
2) von offenen Böten, die weniger als eine Last Tragfähigkeit haben und an den gedachten Brücken anlegen 1 Sgr.

Nähere Bestimmungen.

1) Ein Zwang, sich der Brücken zum Ein- und Ausladen zu bedienen, findet nicht Statt.
2) Die Abgabe ist, ohne besondere Erhebung für die Ankunft und für die Abfahrt nur einmal zu entrichten.
3) Schiffe und Böte, welche auf derselben Fahrt an beiden Brücken anlegen, entrichtenden Abgabe nur einmal. Der Schiffs- oder Bootsführer muß jedoch, wenn er an der zweiten Brücke anlegt, sich darüber ausweisen, daß von ihm die Abgabe schon an der ersten Brücke gezahlt worden.
4) Die Tragfähigkeit der Schiffe ist bei entstehenden Zweifeln durch den Meßbrief darzuthun.

Befreiungen.

Die Abgabe wird nicht erhoben:

a) von Fahrzeugen, welche ausschließlich mit Königlichen oder Staats-Effekten beladen sind;
b) von Fahrzeugen, welche den Bewohnern der Dörfer Tribsow, Grambow und Bünnewitz gehören.

Strafbestimmungen.

Wer sich der Entrichtung der durch den vorstehenden Tarif bestimmten Abgaben entzieht, zahlt als Strafe das Vierfache des defraudirten Betrages.

Berlin, den 17. August 1837.

(gez.) Friedrich Wilhelm.
(gegengez.) Graf v. Alvensleben.

(Stettiner Amtsbl. 1837, S. 217.)

XVII. Für den Hafen von Anclam.

Ich habe den mit Ihrem Berichte vom 11. Juni d. J. eingereichten Tarif für das zu Anklam zu erhebende Bohlwerks- und Hafengeld mit dem Vorbehalte einer Revision von fünf zu fünf Jahren genehmigt. Der neue Tarif tritt mit dem 1. Januar 1854 in Kraft, und es soll die Erhebung der städtischen Schifffahrtsabgaben nach dem Tarife vom 7. August 1846 von diesem Zeitpunkte ab eingestellt werden.

Der gegenwärtige Erlaß ist nebst dem neuen Tarif durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen.

Potsdam, den 27. Juni 1853.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanz-Minister.

Tarif

nach welchem das Bohlwerksgeld und das Hafengeld in der Stadt Anklam zu erheben ist.

A. An Bohlwerksgeld

ist zu entrichten, wenn die der Stadt gehörigen Bohlwerke zum Löschen oder Laden gebraucht werden:

1) für Schiffsgefäße, welche mehr als 1 Preußische Last Tragfähigkeit haben, für die Last Tragfähigkeit . . . . 1 Sgr 8 Pf.
2) für Kähne oder Böte, welche nur 1 Last Tragfähigkeit oder weniger haben, überhaupt . . . . 1 - 4 -
3) für jedes Stück Bauholz, welches über das städtische Bohlwerk aus der Peene geschleppt, oder vom Lande, unter Benutzung des Bohlwerks, in das Wasser gebracht wird . . . . . . — - 6 -

Nähere Bestimmungen zu A. 1 und 2.

1) Für Fahrzeuge, welche schon anderwärts zur Hälfte ihrer Tragfähigkeit oder darüber beladen worden sind, ist zu entrichten:
   a. wenn sie, ohne zu löschen, am Bohlwerk fernere Ladung einnehmen, nur die Hälfte obiger Sätze;
   b. wenn sie am Bohlwerk löschen, der volle Tarifsatz; wogegen beim Einnehmen einer neuen Ladung nur die Hälfte des Tarifsatzes zu entrichten ist.
2) Für Fahrzeuge, welche weniger als halb beladen am Bohlwerk anlegen, ist zu zahlen:
   a. wenn sie fernere Ladung einnehmen, der volle Tarifsatz;
   b. wenn sie löschen, nur die Hälfte des Tarifsatzes; wogegen bei dem Einnehmen einer neuen Ladung der volle Tarifsatz zu entrichten ist.
3) Für das Einehmen von Ballast am Bohlwerk wird der vierte Theil des Tarifsatzes A. 1 oder 2 entrichtet.
4) Für Fahrzeuge aller Art, von welchen über das Bohlwerk Handel getrieben wird, ist, wenn sie länger als eine zu 7 Tagen gerechnete Woche am Bohlwerk liegen, für jede neu angefangene Woche das Bohlwerksgeld von Neuem nach dem tarifmäßigen Satze zu entrichten.
5) Die Tragfähigkeit wird nach Preußischen Schiffslasten zu 4000 Pfund bestimmt und aus den Meßbriefen ermittelt.

B. An Hafengeld:

wird entrichtet:

Für jedes Fahrzeug über 1 Last Tragfähigkeit, welches das, durch die Dalgenpfähle bezeichnete Hafengebiet benutzt:

a. wenn dasselbe den Hafen passirt, die Brückenklappen aber nicht geöffnet werden . . . . 3 Pf. pro Last
b. wenn dasselbe den Hafen passirt und die Brückenklappen geöffnet werden . . . . 6 - - -
c. für Floßholz, welches den Hafen benutzt, es mag die Brücke passiren oder nicht, pro Stück ohne Unterschied der Größe . . 6 -

Nähere Bestimmungen zu B.

1) Das Hafengeld wird für Ein- und Ausgang nur einmal und zwar beim Ausgange, jedoch bevor die Brücke passirt wird, entrichtet;
2) die Tragfähigkeit wird nach Preußischen Schiffslasten zu 4000 Pfund bestimmt und aus den Meßbriefen ermittelt;
3) Fahrzeuge bis zu 1 Last Tragfähigkeit einschließlich, sind nicht hafengeldpflichtig.

Befreiungen.

Die vorstehend zu A. und B. erwähnten Abgaben werden nicht erhoben:

1) von allen Fahrzeugen, welche mit Königlichen oder Staats-Effekten beladen sind;
2) von solchen Böten, Kähnen und Anhängen, welche zu den, den Abgaben unterliegenden Schiffsgefäßen gehören.

(Ges.-S. 1853, S. 517.)

XVIII. Lootsen-Gebühren.

a. Wir bringen nachstehend die unterm 24. Oktober d. J. Allerhöchst vollzogenen Tarife, nach welcher die Lootsengebühren

1) auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene

2) auf den Gewässern zwischen Pommern und Rügen

zu entrichten sind, zur Kentniß des schifffahrttreibenden Publikums mit dem Bemerken, daß vom 1. Januar k. J. ab, diese Tarife zur Anwendung kommen sollen.

Stettin, den 3. Dezember 1840.

Königl. Regierung. Abtheilung des Innern.

Tarif

nach welchem die Gebühren der Lootsen auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene zu entrichten sind.

Benennung der Lootsen-Stationen.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit: bis 10 Last incl. Rt.	Sgr.	von 11 bis incl. 20 Last Rt.	Sgr.	von 21 bis incl. 30 Last Rt.	Sgr.	von 31 bis incl. 40 Last Rt.	Sgr.	von 41 Last und darüber bis incl. 150 Last für jede folgende 10 Last.
Stettin.	1	Von Stettin nach Swinemünde, der Lootsenstationen am kleinen Haf oder Ueckermünde . . .									
Swinemünde.	2	Von Swinemünde nach Stettin, der Station am kleinen Haff oder Ueckermünde	2	—	3	—	3	15	4	—	15 sgr. mehr
Station am kleinen Haf.	3	Von der Station am kleinen Haff nach Stettin oder Swinemünde									
	4	desgl. nach Ueckermünde									
	5	desgl. nach Anklam . .	1	15	2	10	3	—	3	10	10 " "
Anklam.	6	Von Anklam nach der Station am kleinen Haff									
	7	desgl. nach Wolgast . .									
Wolgast.	8	Von Wolgast nach der Station am kleinen Haff oder	2	—	3	—	3	15	4	—	15 " "
		desgl. nach Peenemünde									
Peenemünde.	9	Von Peenemünde nach Wolgast	1	15	2	10	3	—	3	10	10 " "

Anmerkung 1) Unter der Last ist die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Die Lootsen zu Wolgast bekommen außer den vorstehenden Gebühren für jeden Liegetag 12 Sgr.

3) Für Schiffe von mehr als 150 Last Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze wie für Schiffe von 141 bis 150 Last zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf von Alvensleben.

Tarif

nach welchem die Gebühren der Lootsen in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen zu entrichten sind.

Benennung der Lootsen-Gebühren.	Laufende Nummer.	Bezeichnung der Begleitungsstrecken.	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit: bis 10 Last incl. Rt.	bis 10 Last incl. Sgr.	von 11 bis incl. 20 Last Rt.	von 11 bis incl. 20 Last Sgr.	von 21 bis incl. 30 Last Rt.	von 21 bis incl. 30 Last Sgr.	von 31 bis incl. 40 Last Rt.	von 31 bis incl. 40 Last Sgr.	von 41 Last und darüber bis incl. 150 Last für jede folgende 10 Last
Barhöft.	1	Aus der See durch den Gellen bis Barhöft und umgekehrt	—	20	—	25	1	—	1	5	5 sgr. mehr
	2	Von Barhöft nach Stralsund	1	—	1	15	1	25	2	5	10 - -
Die Bestimmung d. Lootsenstationen für das nebenbezeichnete Fahrwasser und die Vertheilung d. nebenstehenden Sätze auf die den einzelnen Stationen zuzuweisenden Begleitungsstrecken bleibt einer besonderen Bekanntmachung vorbehalten.	3	Aus der See durch das neue Fahrwasser zwischen Hiddensee und Wittow nach Stralsund und umgekehrt	3	—	4	10	5	20	6	20	1 rthl. -
Stralsund.	4	Von Stralsund nach Barhöft	1	—	1	15	1	25	2	5	10 sgr. mehr
	5	Von Stralsund nach dem Ruden und Kl. Zicker .	2	15	3	15	4	10	4	20	20 - -
	6	Von Stralsund nach Greifswald und Putbus (Lauterbach) . . . . . }									
Greifswald.	7	Von Greifswalder Wieck nach dem Ruden, Kl. Zicker, Putbus (Lauterbach) und Stralsund . . }	2	5	3	—	4	—	4	10	10 - -
Kl. Zicker.	8	Von Kl. Zicker in See durchs Land-Tief . . .	—	25	1	10	2	—	2	10	10 - -
	9	Von Lankerbeck desgl. }									
	10	Von Hagensche Wieck desgl. . }	2	—	2	15	3	—	3	15	10 - -
Ruden.	11	Aus der See durch das Oster-Tief nach dem Ruden	—	25	1	10	2	—	2	10	10 -

Benennung der Lootsen-Stationen	Laufende Nummer	Bezeichnung der Begleitungsstrecken	Für nebenbezeichnete Strecken wird entrichtet von Schiffen zu einer Tragfähigkeit: bis 10 Last incl. Rtl.	bis 10 Last incl. Sgr.	von 11 bis incl. 20 Last Rtl.	von 11 bis incl. 20 Last Sgr.	von 21 bis incl. 30 Last Rtl.	von 21 bis incl. 30 Last Sgr.	von 31 bis incl. 40 Last Rtl.	von 31 bis incl. 40 Last Sgr.	von 41 Last und darüber bis incl. 150 Last für jede folgende 10 Last
Ruden.	12	Vom Ruden nach Stralsund. . .	2	15	4	—	6	—	6	20	20 sgr. mehr
	13	desgl. nach Greifswalder Wieck									
	14	desgl. nach Lankerbeck	2	15	3	15	4	12	4	23	11 - -
	15	desgl. nach Hagensche Wieck									
	16	desgl. nach Putbus (Lauterbach)	2	15	3	15	5	—	6	—	20 - -
	17	desgl. in See durchs Oster-Tief									
	18	desgl. nach Peenemünder-Sanze	—	25	1	10	2	—	2	10	10 - -
Peenemünde	19	Von Peenemünde nach dem Ruden									
Mönchguth (Göhren, Lobbe und Thiessow.)	20	Aus der See durch das Wester-Tief oder Land-Tief nach dem Ruden	—	25	1	10	2	—	2	10	10 - -
	21	desgl. nach Stralsund . .	3	15	5	15	7	10	8	—	20 - -
	22	desgl. - Greifswalder Wieck . .									
	23	desgl. - Putbus (Lauterbach) .	2	—	4	—	6	—	6	20	20 - -
	24	desgl. - Lankerbeck . .									
	25	desgl. - Hagensche Wieck . .	2	—	3	15	5	—	5	10	10 - -
Putbus. (Lauterbach.)	26	Von Putbus (Lauterbach) nach Kl. Zicker, Ruden Greifswalder Wieck und Stralsund	2	5	3	—	4	—	4	10	10 - -

Anmerkung 1) Unter der Last ist die Preußische Schiffslast zu Viertausend Pfunden zu verstehen.

2) Außer dem Lootsengelde bekommen die Lootsen, nachdem sie 2 Tage am Bord gewesen, für jeden Liegetag 12 Sgr.

2) Für Schiffe von mehr als 150 Last Tragfähigkeit sind die nämlichen Gebührensätze wie für Schiffe von 141 bis 150 Last zu entrichten.

Sanssouci, den 24. Oktober 1840.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Graf v. Alvensleben.

(G.-S. 1840. Nr. 21.)

b. Wir bringen den nachstehenden Extrakt der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 29. December pr., Ergänzungen der Lootsen-Gebühren-Tarife vom 24. Oktober 1840 enthaltend:

„Nach Ihrem Berichte vom 18. v. M. erkläre Ich Mich mit den vorgeschlagenen Ergänzungen der unterm 24. Oktober 1830 von Mir genehmigten Tarife, nach welchen die Gebühren der Lootsen:

a. in den Gewässern zwischen Pommern und Rügen, und
b. auf den Binnengewässern zwischen Stettin und den Mündungen der Swine und Peene

zu entrichten sind (Gesetzsammlung 1840 S. 347/349) dahin einverstanden, daß:

1) bei der Lootsenstation am Ruden für die Begleitung der Schiffe von dort in See durch das Wester- oder das Landtief, der unter Nr. 17 des Tarifs ad a. für die Fahrt vom Ruden in See durchs Ostertief bestimmte Gebührensatz,
2) bei der Lootsenstation am kleinen Haff für die Begleitung der Schiffe von dort nach Wolgast, der für diese Begleitungsstrecke bei der Station Wolgast unter Nr. 8 des Tarifs ad b. bestimmte Gebührensatz, und für die Begleitung der Schiffe blos von der Haff-Tonne bei Westklüne bis nach Anklamer Fähre, oder umgekehrt, die Hälfte des unter Nr. 4 desselben Tarifs bestimmten Satzes, und endlich
3) bei der Station Wolgast für die Begleitung der Schiffe von Wolgast nach Anklam der für diese Strecke bei der Station Anklam unter Nr. 7 des Tarifs ad b. angegebene Satz erhoben werden soll.

Berlin, den 29. Dezbr. 1843.

(gez. Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanz-Minister v. Bodelschwingh."

hierdurch zur Kenntniß des schifffahrttreibenden Publikums.

Stettin, den 22. Februar 1844.

Königliche Regierung Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt 1844. Nr. 12. S. 74/75.)

XIX. Bekanntmachung der K. Reg. zu Stettin, die Abgaben von Beiladungen betreffend.

Durch ein Reskript des Königl. Finanz-Ministeriums vom 15. v. M. ist bestimmt worden, daß in den Pommerschen Häfen künftig, wenn eine Beiladung, die ein Zehntheil, jedoch nicht die Hälfte der Tragfähigkeit eines Schiffs übersteigt, auf der Rhede gelöscht oder eingenommen wird, das Hafengeld nicht von der ganzen Tragfähigkeit des Schiffes, sondern nur von der bezeichneten Beiladung zu erheben ist, was wir hierdurch zur Kenntniß des schifffahrttreibenden Publikums bringen.

Stettin, den 14. August 1847.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

(Amtsblatt 1847. Nr. 34. S. 195.)

Achte Abtheilung.

Das Makler-Wesen.

---

1. Das Allg. Landrecht bestimmt in den folgenden §§. Tit. 8. Thl. 2 hinsichtlich der Makler Folgendes:

§. 1305. Den Kaufleuten steht frei, ihre Geschäfte ohne Mäkler, selbst oder durch Handlungsbedienten, mit einander zu verhandeln und abzuschließen.

§. 1306. Wer ein Geschäft durch einen Mäkler abschließt, muß die Handlungen desselben eben so vertreten, wie der Vollmachtgeber die Handlungen des Bevollmächtigten. (Th. 1 Tit. 13 §. 85.)

Von unbefugten Mäklern.

§. 1307. Geschäfte und Verträge, welche durch unbefugte oder unvereidete Mäkler geschlossen worden, sind so zu betrachten, als ob dabei kein Mäkler zugezogen wäre.

§. 1308. Wer sich ohne gesetzmäßige Bestellung und Verpflichtung in kaufmännische Geschäfte als Mäkler einmischt, soll den doppelten Betrag des gesetzmäßigen Mäklerlohns zur Strafe erlegen, und des bedungenen Mäklerlohns verlustig sein.

§. 1309. Bei der Wiederholung ist die Strafe jedesmal zu verdoppeln.

§. 1310. Das Zeugniß eines unbefugten Mäklers über das durch ihn geschlossene Geschäft hat in keinem Falle Beweiskraft.

Bestellung der Mäkler.

§. 1311. Wer sich der Vermittelung und Unterhandlung bei kaufmännischen Geschäften widmen will, muß dazu gehörig bestellt und vereidet sein.

§. 1312. Ob die Bestellung von der Kaufmannschaft selbst, oder auf deren Vorschlag durch ihre Aeltesten, von der Obrigkeit geschehe, bestimmt eines jeden Orts Verfassung.

§. 1313. Wenn besondere Verfassungen keine Ausnahme machen: so müssen dazu jedesmal von der Kaufmannschaft wenigstens Zwei Subjekte in Vorschlag gebracht werden, von welchen die Obrigkeit Einen wählt.

§. 1314. Es soll aber in keinem Falle der Kaufmannschaft eine Person, zu welcher sie kein Vertrauen hat, zum Mäkler aufgedrungen werden.

Erforderniße.

§. 1315. Ein Mäkler muß von unbescholtenem Ruf, über Vier und zwanzig Jahr alt, und der Handlungsgeschäfte des Orts sattsam kundig sein.

§. 1316. Boshafte und muthwillige Bankerutiers sollen nicht zu Mäklern genommen werden.

§. 1317. Von einem Wechselmäkler und Sensal wird außerdem erfordert, daß er sich eine genaue Kenntniß aller im Handel vorkommenden Münzsorten, ihrer Verhältnisse, der Ursachen des steigenden oder fallenden Kourses, und des Wechselrechts, erworben habe.

§. 1318. Ein Waarenmäkler muß sich auf die Waaren selbst, ihre Kennzeichen, Eigenschaften, regelmäßige Länge, Breite oder Größe, ihre Güte, Fehler und Verfälschungen wohl verstehen.

§. 1319. Ein Schiffsmäkler muß in fremden Sprachen und im Rechnungswesen geübt sein, auch die Bauart eines Schiffes, die Seerechte, imgleichen die Accise- und Zollgesetze hinreichend kennen.

§. 1320. Ob der Mäkler Kaution, und wie hoch leisten müsse, bleibt dem Gutbefinden der Kaufmannschaft des Orts überlassen.

§. 1321. Sind an Einem Orte zum Waaren- und Wechselhandel eigne Mäkler bestellt: so muß jeder auf die ihm angewiesene Art von Geschäften sich einschränken.

Ausschließung der Mäkler von eignem Verkehr.

§. 1322. Kein Mäkler darf, mittel- oder unmittelbar, für eigene Rechnung Waarenhandel oder Wechselgeschäfte treiben.

§. 1323. Eben so wenig ist einem Mäkler erlaubt, in Handlungsgesellschaften zu treten, oder sich Schiffsparten, oder sonst Antheil an dem Gewinne oder Gewerbe Anderer zu bedingen.

§. 1324. Es macht hiervon keine Ausnahme, wenn er gleich nur zu einer besondern Art von Geschäften als Mäkler angestellt sein sollte.

§. 1325. Kommissionen, Speditionen oder Faktoreien für auswärtige Kaufleute darf kein Mäkler übernehmen.

§. 1326. Auch auf Versicherung, Bodmerei, und Bürgschaften für Kaufleute soll er sich nicht einlassen.

§. 1327. Desgleichen muß sich ein Mäkler des Treibens der Gastwirthschaft, des Wein-, Kaffee-, Branntwein- und Bierschanks gänzlich enthalten.

§. 1328. Welcher Mäkler wider vorstehende Verordnungen §. 1322 sqq. handelt, der soll seines Amtes entsetzt, und mit willkürlicher Geld- oder Leibesstrafe belegt werden.

§. 1329. Die von einem Mäkler wider das Verbot des §. 1321 vorgenommenen Geschäfte sind null und nichtig; und er muß demjenigen, welcher dadurch ohne seine eigene Schuld Nachtheil erleidet, dafür gerecht werden.

§. 1330. Wenn ein Mäkler, bei öffentlichen Versteigerungen oder sonst, Waaren ersteht, muß er auf Erfordern des Verkäufers oder des Gerichts, seinen Kommittenten sogleich namhaft machen.

§. 1331. Kann er keinen Käufer anzeigen, der binnen Drei Tagen die Waaren empfängt, und die Bedingungen des Kaufes erfüllt: so sind die Waaren, auf Gefahr und Kosten des Mäklers, anderweit öffentlich zu verkaufen.

Befugniß zum Substituiren.

§. 1332. Bei langwierigen Krankheiten oder Reisen kann sich ein Mäkler einen andern vereideten Mäkler zum Substituten wählen.

§. 1333. Ist ein solcher am Orte nicht vorhanden: so muß dazu ein der Kaufmannschaft annehmliches Subjekt ausgesucht, und der Obrigkeit zur Vereidung dargestellt werden.

Verrichtungen der Mäkler.

§. 1334. Unerfordert darf sich kein Mäkler in Wechsel- oder Handlungsgeschäfte mischen, noch seine Dienste Jemanden aufdringen. [1]

§. 1335. Wechselmäkler müssen jedoch täglich die Börse, so wie auch die Banquiers und angesehensten Kaufleute im Hause besuchen, und sich vom Zustande der Geschäfte, von deren Konjunkturen und dem Steigen oder Fallen der Preise unterrichten.

§. 1336. Ist an dem Orte eine Bankodirektion: so sind sie gehalten, derselben an jedem Posttage die Kourszettel gehörig einzuliefern.

§. 1337. Der Mäkler muß demjenigen, der seinen Dienst zuerst verlangt, allein dienen.

§. 1338. Er muß, bis zum Abschlusse des übernommenen Geschäfts, alle Anträge von sich ablehnen, woraus seiner Partei ein Nachtheil entstehen könnte.

§. 1339. Den Nutzen seiner Partei muß er durch erlaubte Mittel, mit Redlichkeit, Aufmerksamkeit und Fleiß zu befördern suchen, und für jeden durch ein mäßiges Versehen entstandenen Schaden haften.

§. 1340. Wegen besorglichen Nachtheils muß der Mäkler, auf erhaltene glaubwürdige Nachricht, die an ihn sich wendenden Interessenten unverzüglich warnen.

§. 1341. Doch muß er auch, bei Verlust seines Amtes, sich sorgfältig hüten, auf leere Gerüchte, oder gar aus gefährlichen Absichten, den Kredit der Kaufleute zu schwächen, und ihnen das Vertrauen im Handel zu entziehen.

§. 1342. Beim Wechselhandel muß der Mäkler die Briefe blos antragen, ohne ihre Güte zu beurtheilen, noch sie anzupreisen, oder zu verachten; auch wenn sie von der Hand gewiesen werden, ohne die Ursachen der Verweigerung erforschen zu wollen, oder die Partei zur Annahme zu überreden.

§. 1343. Schiffsmäkler sind, bei Verlust ihres Amtes, schuldig, innerhalb Vier Tagen nach der Ankunft eines jeden Schiffes, das Manifest der Ladung der Zoll- und Accise-Behörde einzuliefern; auch daselbst binnen Vier Tagen nach der Entladung eines Schiffes, ein genaues Verzeichniß der Empfänger solcher Waaren, worüber die Konnoissemente an Ordre lauten, einzureichen.

§. 1344. Bei gleicher Strafe sind sie verbunden, keinem abgehenden Schiffer seine Konnoissemente und Schiffspapiere auszuhändigen, bevor nicht die Entrichtung der Zoll- und Accisegefälle, imgleichen der Hafen- und Pilotagegelder, gehörig nachgewiesen worden.

§. 1345. Von jedem abgehenden Schiffe müssen sie, innerhalb Vier Tagen nach dem Abgange, das Manifest bei der Zoll- und Accise-Behörde einreichen.

§. 1346. Es steht ihnen frei, die Gefälle für das Schiff oder die Waaren selbst vorzuschießen; da sie denn, binnen Sechs Wochen vom Tage des geleisteten Vorschusses, alle die Rechte genießen, welche der öffentlichen Kasse selbst wegen der vorgeschossenen Gefälle zustehen würden.

§. 1347. Andere besondere Pflichten der Schiffsmäkler bestimmen die Hafen-Ordnungen jedes Orts.

§. 1348. Bei Assekuranz-Aufträgen ist ein Mäkler verbunden, dem Versicherer, bei Schließung des Kontrakts, alle ihm bekannte, die Assekuranz betreffende Nachrichten, aufrichtig anzuzeigen, und keine Assekuranz zu schließen, wenn er schon eine bedenkliche oder böse Nachricht darüber weiß, ohne sie in die Police zu setzen.

§. 1349. Jeder Mäkler muß die ihm anvertrauten Geheimnisse getreulich bewahren, und soll, wenn er dieser Pflicht zuwider handelt, allen daraus entstehenden Schaden vertreten; im Wiederholungsfalle aber, noch außerdem, seines Dienstes entsetzt werden.

---

1) Publ. der K. Reg. zu Stettin vom 6 Juli 1843. Es ist zu unserer Kenntniß gekommen, daß Commis der Schiffsmäkler und Schiffs-Commissionaire die Dienste ihrer Prinzipale auf sehr stürmische Weise den ankommenden Schiffern anbieten, und dieselben durch Ueberreichung von Adressen übermäßig belästigt haben.

Zur Begegnung dieses Uebelstandes finden wir uns veranlaßt, das betreffende Publikum auf die Vorschrift des §. 1334 Thl II. Tit. 8 des A. L.-R. aufmerksam zu machen, wonach kein Mäkler sich unaufgefordert aufdringen darf. Kontraventionen der bemerkten Art gegen diese gesetzliche Bestimmung, auf welche die Lootsen zu achten angewiesen sind, werden mit Rücksicht auf den §. 11 der Regier.-Instruktion vom 23. Oktor. 1817 bei einer Strafe von 1—50 Thlr. oder verhältnißmäßigem Gefängniß hierdurch verboten.

§. 1350. Jedoch darf kein Mäkler Schleichhandel und Beeinträchtigung Landesherrlicher oder öffentlicher Gefälle begünstigen, vielmehr muß er die Parteien an die gesetzlichen Vorschriften erinnern und vor deren Uebertretung ernstlich warnen.

§. 1351. Ist diese Warnung fruchtlos: so muß er, bei eigner Verantwortung, wenn das Vergehen noch verhütet werden kann, gehörigen Orts schleunige Anzeige thun, und soll alsdann sein Name verschwiegen werden.

§. 1352. Auch muß kein Mäkler einen in den Gesetzen verbotenen Handel, Wechsel- oder anderes kaufmännische Geschäft schließen, noch dazu beräthig oder behülflich sein.

§. 1353. Thut er es dennoch: so soll er kassirt, und als Theilnehmer an der unerlaubten Handlung bestraft werden.

§. 1354. Eben dies findet Statt, wenn einem an sich erlaubten Geschäfte verbotene Nebenabreden beigefügt werden.

§. 1355. Bei gleicher Strafe darf kein Mäkler zu unerlaubtem Vor- und Aufkaufe oder sonst zur Steigerung der Preise der gemeinen Lebensbedürfnisse sich gebrauchen lassen.

§. 1356. Wenn er einen Waarenhandel schließt, muß er von den verhandelten Waaren, auf Verlangen der Interessenten, eine von dem Verkäufer versiegelte Probe so lange behalten und aufbewahren, bis die Waare geliefert, und von dem Käufer ohne Einwendung gegen ihre Qualität angenommen worden.

§. 1357. Eben dergleichen Probe muß er dem Käufer, auf dessen Verlangen, unter seinem eigenen Siegel zustellen; auch die bedungenen Preise und Lieferungs-Termine eigenhändig darauf bemerken.

§. 1358. Dergleichen Proben werden dem Käufer, bei der Lieferung, am Gewicht oder Maße mit angerechnet.

Tagebuch des Mäklers.

§. 1359. Jeder Mäkler muß die von ihm geschlossenen Geschäfte, in Gegenwart der beiden schließenden Theile, in sein Taschen- oder Handbuch aufzeichnen, und hiernächst selbige in ein dazu bestimmtes paraphirtes Journal eintragen.

§. 1360. Diese Eintragung muß allemal an dem Tage, da das Geschäft geschlossen worden, oder längstens am folgenden Tage bewerkstelligt werden.

§. 1361. Sie muß dergestalt vollständig geschehen, daß daraus sowohl das Hauptgeschäft, als die dabei verabredeten Bedingungen zu entnehmen sind.

§. 1362. Insbesondere müssen auch Frachtschließungen, Bodmereien und Assekuranzen in dies Journal eingetragen, und dabei alles vermerkt werden, was sonst zum wesentlichen Inhalt einer Chartepartie oder Police gehört.

§. 1363. Auch jüdische Mäkler müssen ihr Journal in deutscher Sprache führen.

§. 1364. Jedem Interessenten muß der Mäkler einen Auszug dieses Journals, so weit er das Geschäft betrifft, unter seiner Unterschrift, längstens am folgenden Tage, ohne besondere Bezahlung aushändigen.

§. 1365. Andern, welche an dem eingetragenen Geschäfte keinen Theil haben, darf er dergleichen Extrakt, ohne Einwilligung wenigstens von Einem Interessenten, oder ohne Verfügung des Richters, nicht verabfolgen.

Beweiskraft desselben.

§. 1366. Die im Journale des Mäklers, er sei Christ oder Jude, eingetragenen Vermerke machen, wenn deren Richtigkeit eidlich von ihm bestärkt worden, einen vollen Beweis.

§. 1367. Sind bei einem Geschäfte mehrere Mäkler gebraucht, und die darüber in ihren Journalen gemachten Vermerke in dem einen oder andern Punkte nicht übereinstimmend: so findet eben das Statt, was §. 750 sqq. bei Handlungs-Büchern verordnet worden.

§. 1368. Ist der Mäkler gestorben, oder sein gegenwärtiger Aufenthalt unbekannt: so haben die in sein Journal eingetragenen Vermerke so viel Gewicht, als die Aussage eines vereideten glaubwürdigen Zeugen.

§. 1369. Es müssen daher die Bücher des Mäklers, wenn er stirbt oder sein Amt niederlegt, versiegelt und zur gerichtlichen Aufbewahrung abgeliefert werden.

§. 1370. Die Bücher eines Mäklers verlieren ihre Glaubwürdigkeit, wenn derselbe wegen Betrügereien seines Amtes entsetzt worden.

§. 1371. Was die Glaubwürdigkeit der Handelsbücher schwächt, hat eben die Wirkung auch bei den Büchern der Mäkler.

§. 1372. Erhellt aus den Büchern, daß ein Geschäft nicht binnen der §. 1360 vorgeschriebenen Zeit eingetragen worden: so hat der Vermerk, in Ansehung dieses Geschäfts, keinen Glauben.

§. 1373. Der Mäkler, welcher sich einer solchen verspäteten Eintragung schuldig gemacht hat, soll das erstemal mit einer willkürlichen Geldbuße belegt, bei der Wiederholung aber seines Amtes entsetzt werden.

§. 1374. Doch kann der Richter der Vermerke sich auch in solchen Fällen (§. 1370 sq.) zu Hülfsmitteln bedienen, um näher auf den Grund der Sache zu kommen.

§. 1375. Es müssen daher auch die Bücher eines kassirten Mäklers zur gerichtlichen Verwahrung abgeliefert werden.

§. 1376. In allen Fällen, da Mäkler-Journale im Gerichte vorzulegen sind, müssen die Blätter, welche das streitige Geschäft nicht betreffen, versiegelt werden.

§. 1377. Müssen dergleichen Blätter entsiegelt werden, um bei bestrittener Glaubwürdigkeit des Journals zu untersuchen: ob solches vorschriftsmäßig geführt sei: so ist eben so zu verfahren, als für den Fall, wenn ein Dokument mehrere auf den Prozeß keinen Bezug habende Stellen enthält, in der Prozeß-Ordnung vorgeschrieben ist.

§. 1378. Ein von einem vereideten Mäkler attestirter Wechsel kann nicht eidlich diffitirt werden.

Gebühren des Mäklers.

§. 1379. Die Gebühren der Mäkler sind, nach Unterschied der Geschäfte, jeden Orts bestimmt.

§. 1380. Wo dergleichen Bestimmungen fehlen, kann beim Waarenhandel nur Eins, bei Darlehnen und Versicherungen Ein Viertel vom Hundert, bei Geldwechselungen Eins vom Tausend, und beim Wechselhandel Zwei vom Tausend gefordert werden.

§. 1381. Wenn weder durch besondere Gesetze, noch durch Verabredungen der Parteien etwas festgesetzt ist: so hat der Mäkler seine Gebühren, bei dem Waarenhandel von dem Verkäufer, und bei Versicherungen von dem Versicherten allein, zu erhalten.

§. 1382. Bei andern Geschäften müssen ihm dieselben von jedem beider Theile zur Hälfte entrichtet werden.

§. 1383. Hat jede Partei ihren besondern Mäkler: so erhält jeder Mäkler von seiner Partei die Hälfte des vorgeschriebenen Satzes.

§. 1384. Wer als Mäklerlohn mehr, als die erlaubten Sätze, fordert oder annimmt, soll zum erstenmale um den doppelten Betrag der rechtmäßigen Gebühren bestraft, und im Wiederholungsfalle seines Dienstes entsetzt werden.

§. 1385. Mehrere Mäkler sollen, bei namhafter Strafe, keine Gesellschaften unter sich errichten, und keine Theilungen des Verdienstes verabreden.

§. 1386. Wird ein Mäkler begangener oder begünstigter Betrügereien überführt: so soll er den Schaden ersetzen, kassirt, und noch außerdem, nach Beschaffenheit des begangenen Verbrechens und Vorschrift der Kriminalrechte, bestraft werden.

§. 1387. Will ein Mäkler seinen Dienst niederlegen: so muß er die Entlassung bei der Obrigkeit suchen, welche ihn bestellt hat, damit sein Posten sogleich wieder besetzt werden könne.

§. 1388. Die Dienstentsetzung, oder auch freiwillige Abdankung eines Mäklers soll an der Börse, und durch die Zeitungen und Intelligenz-Blätter der Provinz bekannt gemacht werden.

2. Den vorstehenden Bestimmungen liegt hauptsächlich die Makler-Ordnung vom 15. Nov. 1765 zum Grunde, welche als ein allgemeines Landesgesetz durch das A. L.-R. aufgehoben worden ist. Schon in den 1830ger Jahren wurden viele dieser Bestimmungen nicht mehr zeitgemäß befunden. Seitens des Ministerii des Innern wurde daher eine allgemeine, auch die Rheinprovinzen umfassende, Verordnung über die Börsenpolizei und das Maklerwesen entworfen, und den betreffenden Staatsbehörden zur Begutachtung mitgetheilt. Da nunmehr den diesjährigen Kammern desfallsige Vorlagen gemacht sind, dürfte die Publication dieses neuen Gesetzes bald in Aussicht stehen.

Zu den Gewerben, welche nur von den durch die verfassungsmäßig dazu befugten Behörden und Korporationen Angestellten oder Konzessionirten betrieben werden dürfen, gehört nach §. 51 der A. G.-O. v. 17. Jan. 1845 auch das der Makler. Dieselben werden nach Vorschrift der

verschiedenen Statuten für die Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr., Danzig, Memel, Elbing, Berlin und Magdeburg von der Kaufmannschaft (als einer gemeinsamen Angelegenheit), nach dem Statut für die Kaufmannschaft zu Stettin v. 15. Nov. 1821 §. 39 d. aber von den Vorstehern der Kaufmannschaft gewählt [1]. Nach §. 53 der Gew.-Ordn. bleiben die bisherigen Vorschriften über die Befähigung, Zahl, so wie den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen der Makler in Kraft.

3. In Betreff des Unterschiedes zwischen eigentl. Maklern, deren der §. 51 der G.-O. erwähnt, und bloßen Kommissionairs, welche nach Vorschrift des § 49 der G.-O. ihr Gewerbe auf Grund polizeilicher Erlaubniß betreiben dürfen, ist das nachfolgende Rescr. des K. Min. der Finanzen und d. Innern v. 31. Juli 1846 an den Magistrat zu Halle ergangen.

Dem Magistrat eröffnen wir auf den Bericht vom 14. Mai c., das Regulativ über das dortige Mäklerwesen betreffend, Folgendes:

Nach den klaren Vorschriften der §§. 49 und 51 der Gewerbe-Ordnung wird zwischen solchen Personen, welche aus der Vermittelung von Geschäften ein Gewerbe machen, und Mäklern unterschieden. Da nun unter Mäklern nach den Vorschriften der §§. 1308 und folgende Tit. 8 Th. II. des Allg. L.-R. nur solche Personen zu verstehen sind, welche zur Vermittelung und Unterhandlung von kaufmännischen Geschäften bestellt werden, so geht auch der Antrag des Magistrats

den §. 7 des Statuts der Handelskammer für Halle und die Saalörter vom 18. Oktober 1844 und resp. das von der Handelskammer entworfene Regulativ über das dortige Mäklerwesen auch auf die nicht kaufmännischen Mäkler anzuwenden,

auf eine Abänderung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften hinaus, und muß, da hierzu keine Veranlassung vorliegt, als unzulässig zurückgewiesen werden.

(Min.-Bl. d. i. V. 1846 S. 143.)

4. Ueber die Grenzen des Gewerbebetriebes der öffentlich bestellten und vereideten Makler disponiren:

a. Circ.-Rescr. des K. Min. d. Inn. für Gew.-Ang. u. d. K. Verw. f. Handel, Fabr. u. Bauwesen v. 31. Jan. 1836 an das Pol.-Präs. zu Berlin u. an sämmtl. K. Reg. mit Ausschluß der Westphälischen u. Rheinischen.

Da bei den hiesigen Gewerbtreibenden und Behörden über die Grenzen der den Mäklern in Betreff der Unterhandlung und Vermittelung von Geschäften zukommenden ausschließlichen Befugnisse verschiedentlich Zweifel entstanden sind, so finden wir es nöthig, zur Beseitigung dieser Zweifel, die hierüber geltenden Grundsätze zur allgemeinen Beachtung bekannt zu machen.

Wir bemerken daher, daß die ausschließlichen Befugnisse der öffentlich bestellten und vereideten Mäkler in Betreff der Unterhandlung und Vermittelung von Geschäften sich lediglich auf diejenigen Geschäfte beschränken, welche zwischen Kaufleuten untereinander verhandelt oder geschlossen werden, es wäre denn, daß gewisse Arten von Geschäften durch besondere Bestimmungen ohne Rücksicht auf die Person der Betheiligten den Mäklern allein überwiesen wären, oder überwiesen werden möchten. Soweit also durch dergleichen besondere Bestimmungen eine Ausnahme nicht begründet wird, können solche Geschäfte, bei denen nur ein oder gar kein Kaufmann betheiligt ist, auch von denjenigen unterhandelt und vermittelt werden, die mit Genehmigung der örtlichen Polizei-Behörde auf Grund des §. 122 des Ed. v. 7. September 1811 (Ges.-S. 1811, S. 263 ff.) das Gewerbe eines Kommissionairs betreiben. (A. XX. 223 — 1. 170.)

b. Rescr. des K. Fin.-Min. v. 4. Octbr. 1847 an die K. Reg. zu N.

Der in dem Berichte vom 16. Aug. c. dem Min. d. I. vorgetragene Zweifel, in Betreff der Anwendung der Bestimmungen im §. 49 der Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845, ist durch die Voraussetzung veranlaßt, daß mit der Befugniß zum kaufmännischen Gewerbebetrieb auch die Befugniß zur Vermittelung jeder Art von Handelsgeschäften verbunden sei. Diese Voraussetzung entbehrt der gesetzlichen Be-

---

1) Hinsichtlich der Ernennung der Mäkler in der Rheinprovinz siehe A. K.-O. v. 9. Decbr. 1822. Gesetzsamml. 1823 S. 2.

gründung; denn nach §. 49 a. a. O. hat jeder, welcher aus der Vermittelung von Geschäften ein Gewerbe machen will, eine besondere polizeiliche Erlaubniß hierzu nachzusuchen, und es ist dort eine Ausnahme von dem ebengedachten Erforderniße weder zu Gunsten der Kaufleute, noch auch in Beziehung auf die Vermittelung kaufmännischer Geschäfte angeordnet, die Befugniß zur Vermittelung kaufmännischer Geschäfte ist dagegen durch §. 1308, Tit. 8, Thl. II. Allg. L.-R. den gesetzmäßig bestellten Mäklern ausschließlich vorbehalten. Wenn zur Rechtfertigung der hiermit in Widerspruch stehenden Ansicht in obigem Berichte hervorgehoben ist, daß das kaufmännische Gewerbe aller Arten von Kommissions- und Prokura-Geschäften in sich schließe, so scheint dabei der sogenannte Kommissionshandel mit dem Betrieb von Kommissionsgeschäften verwechselt zu sein. Zwischen beiden Arten von gewerblicher Beschäftigung besteht der wesentliche Unterschied, daß der Kommissionshändler bei der Veräußerung der ihm zum Verkauf in Kommission gegebenen Waaren, dem Käufer gegenüber, als Verkäufer auftritt, während das Geschäft des Kommissionärs (der Betrieb von Kommissionsgeschäften) sich auf die Vermittelung von Geschäften zwischen anderen Personen beschränkt, welche selbst mit einander abschließen.

Nach Vorstehendem ist der Kaufmann als solcher keineswegs befugt, kaufmännische Geschäfte zu vermitteln. Vermittelt er solche Geschäfte gewerbsweise zwischen Kaufleuten, so verfällt er nach der in der C.-Verf. vom 31. Januar 1836 ertheilten Belehrung der Strafe, welche schon der §. 1308, Tit. 8, Thl. II. Allg. L.-R. für den unbefugten Betrieb angedrohet hat, und welche seit dem Erscheinen der Gew.-Ordn. nach §. 177 der letztern festzusetzen ist. Vermittelt er gewerbsweise Geschäfte, bei denen nur ein oder gar kein Kaufmann betheiligt ist, oder gehört das vermittelte Geschäft nicht zu den kaufmännischen, so ist er als Kommissionär zu betrachten und seine Befugnisse zu der betreffenden Geschäftsvermittelung nach §. 49 a. a. O. zu beurtheilen.

(Min.-Bl.. 1847, S. 263, N. 314.)

5. Ausschließliche Befugniß der Schiffsmakler zum Ein- und Ausklariren der Schiffsladungen.

Publikandum der K. Regier. zu Königsberg v. 28. April 1833.

In Folge des Erlasses des Königl. Min. des J., für H. und G. vom 4. d. Mts., wird das Handel- und Schifffahrttreibende Publikum darauf aufmerksam gemacht, daß nach dem Allg. L.-R. Thl. II. Tit. 8. §§. 1343—1346 das Ein- und Ausklariren der Schiffsladungen zu den den Schiffsmäklern allein zustehenden und vorbehaltenen Geschäften gehört, und daß, wenn der Schiffer und sein Rheder dieses nicht selbst besorgen will, solches nicht von Korrespondenten oder Kommissionärs, sondern allein von den angestellten Schiffsmäklern übernommen werden darf.

(A. XVII. 764. — 3. 132.)

6. Unzulässigkeit der ferneren Anstellung von Maklern unter der Bedingung der Uebernahme der Verpflichtungen zu Gunsten ihrer Vorgänger.

Circ.-Erlaß des K. Minist. für Handel, Gew. u. öffentl. Arbeiten v. 23. Aug. 1852.

Bei Veranlassung eines Spezial-Falles haben des Königs Majestät mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 11. d. M. zu bestimmen geruht, daß in Zukunft keine Mäkler mehr unter der Bedingung der Uebernahme von Verpflichtungen zu Gunsten ihrer abtretenden Vorgänger angestellt werden. Indem ich die Königl. Regierung hiervon benachrichtige, veranlasse ich Dieselbe, diese Allerhöchste Kab.-Ord. in Zukunft zu beachten und dafür zu sorgen, daß solche zur Kenntniß des betheiligten Publikums gelange. Berlin, den 23. August 1852.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(Min.-Bl. Nro. 220. S. 233.)

7. Hinsichtlich der Gebühren für die Mäkler sind ergangen:

a. Gebühren-Taxe für die Makler in Stettin v. 8. Jan. 1834.

Mit Aufhebung der früheren Taxe, welche der Mäklerordnung für Stettin vom 18. April 1782 beigefügt ist, werden die den Mäklern in Stettin zu entrichtenden Gebühren in folgender Art bestimmt:

A. Gebühren für die Geschäfte der Waaren-, Wechsel- und Geld-Mäkler.

Es ist zu entrichten:	thl.	sgr.	pf.
1) Beim Wechselhandel von jedem Tausend der Valuta in Preußischem Courant	1	—	—

2) Bei Geldwechselungen und beim Wechseln von geldgleichen Papieren, desgleichen . . . . — 15 —

3) Beim Waarenhandel jeder Art, mit Ausnahme des Getreidehandels, von jedem Hundert des Kaufpreises . . . . — 7 6

4) Beim Getreidehandel und zwar:
   a. mit Weizen, Roggen, Erbsen, sowie mit Oelsamen (in sofern bei letzterem auch der Verkauf nach Wispelmaß geschieht . . — 7 6
   b. mit Gerste, Hafer, Malz . . . . — 15 —
   gleichfalls von jedem Hundert des Kaufpreises.

Die Sätze ad 1 bis incl. 4 werden sowohl vom Käufer als vom Verkäufer entrichtet.

5) Für Abhaltung einer Auktion vom Hundert des Erlöses, vom Verkäufer . . . . — 15 —

Wenn dieselbe während des Termins wieder aufgehoben wird, im Ganzen . . . . 1 — —

6) Für ein Attest oder einen Extrakt aus dem Journal, exklusive des Stempels . . . . — 20 —

B. Gebühren für die Geschäfte der Schiffs-Mäkler.

Es soll entrichtet werden:

1) Für die Befrachtung eines Schiffes nach Preußischen Normallasten gerechnet, sowohl von dem Verfrachter (Rheder) als von dem Befrachter pro Last . . . . — — 1 6

2) Für die Certe partie sowohl von dem Ver- als Befrachter . . 1 — —

Das Stempelpapier müssen die Interessenten besonders vergüten.

3) Für Deklarirung eines beladen ankommenden Schiffes, für die Preußische Normallast . . . . — 4 —
ohne Unterschied der Zahl der Ladungs-Interessenten oder woher das Schiff kommt.

4) Für Deklarirung eines beladen ausgehenden Schiffes pro Normallast . . . . — 2 —

5) Für Deklarirung eines einkommenden und ausgehenden Ballastschiffes, pro Normallast . . . . — — 10

Zusatz. Wenn ein einkommendes oder ausgehendes Schiff nur zum Theil beladen ist, so wird diese Ladung nach dem Verhältnisse der im Meßbriefe bestimmten Lastenzahl auf Preußische Normallasten reduzirt und hiernach der Gebührensatz berechnet.

Die Sätze ad B. 3, 4, 5 hat der Mäkler nur von der Rhederei zu fordern.

6) Für die Anschaffung von Bodmereigeldern von Hundert Thalern und zwar von jedem Theil, dem Bodmerei-Nehmer und Geber. — 3 9

7) Bei Schiffsverkäufen, ganz oder in einzelnen Parten, von jedem Theil, Käufer und Verkäufer, der Verkauf geschehe in oder außer Auktion, vom Hundert des Preises . . . . — 7 6

Kommt der Verkauf im Termin nicht zu Stande, bei ganzen Schiffen . . . . 3 — —
bei Partenverkauf . . . . 2 — —

8) Für Atteste und Extrakte aus den Dispachen oder aus dem Journal, exklusive Stempel . . . . — 20 —

Berlin, den 8. Januar 1834.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

(A. XVIII. 509. — 2. 139.)

b. Gebühren-Taxe für die Schiffsmakler in Königsberg i. Pr.

Es soll entrichtet werden

I. Für Befrachtung der Seeschiffer sowohl von dem Verfrachter als Befrachter:

1) von Getreide aller Art, von Hülsenfrüchten und Oelsaaten pro Schiffslast von $56\frac{1}{2}$ Scheffel . . . . 3 Sgr.
gleichviel ob das Schiff im Ganzen oder theilweise befrachtet wird.

2) von allen andern Waaren:
   a) wenn das Schiff im Ganzen verfrachtet wird, von jeder Normal-Last nach dem Meßbriefe . . . . 3 „
   b. wenn das Schiff auf Theilladungen verfrachtet wird, von jeder Normal-Last schwerer Waare von 4000 Pfd. und von je 80 Kubikfuß leichter Waare . . . . 5 „

Bei Verladungen unter einer Schiffslast von 56½ Scheffel Getreide, Hülsenfrüchte oder Oelsaaten resp. einer Normal-Last von 4000 Pfd. oder 80 Kubikfuß anderer Waare, ist die Kourtage für eine volle Last resp. von 80 Kubikfuß sowohl vom Verfrachter als Befrachter zu entrichten.

II. Für Befrachtung der Stromfahrzeuge, Frachtkähne und dergleichen Fahrzeuge, von Getreide aller Art, von Hülsenfrüchten und Oelsaaten pro Schiffslast von 56½ Scheffel und von allen andern Waaren pro Normal-Last sowohl vom Verfrachter als Befrachter. . . . . 1 Sgr. 6 Pf.

Wenn der Schiffsmäkler aber das Leichterfahrzeug für ein Schiff befrachtet, für dessen Befrachtung er schon Kourtage von resp. 3 Sgr. oder 5 Sgr. pro Schiffslast von 56½ Scheffel resp. pro Normal-Last erhalten hat, so gebührt ihm nur eine von dem Verfrachter des Leichterfahrzeuges zu gewährende Kourtage von 1 „ 6 „ pro Schiffslast von 56½ Scheffel Getreide, Hülsenfrüchte oder Oelsaaten und pro Normal-Last von andern Waaren.

Die Revision und Abänderung dieser Taxe bleibt vorbehalten.

Berlin, den 5. April 1852.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
In Vertretung (gez.) v. Pommer-Esche.

Die Kourtage der übrigen Mäkler wird im Allgemeinen nach den Festsetzungen des A. L. R. erhoben und nur zeitweise für die Getreide-Mäkler nach den Zeit-Verhältnissen modificirt. Eine besondere Mäklerordnung für Königsberg existirt nicht.

c. Gebühren-Taxe für die Makler in Danzig bei außerordentlichen Geschäften.

Durch das Reskript des Königlichen Finanz-Ministerii vom 13. Mai d. J. ist genehmigt worden, daß die nachstehende Gebühren-Taxe für die hiesigen Mäkler einstweilen und bis auf weitere Bestimmung bei außerordentlichen Geschäften zur Anwendung gebracht wird. Mit Bezug auf §. 1379 Thl. II. Tit. 8 des Allgem. Landrechts wird dies hierdurch zur allgemeinen Kenntniß öffentlich bekannt gemacht.

Gebühren - Taxe
für die Mäkler bei außerordentlichen Geschäften.

A. Gebühren.

Die Gebühren der Mäkler betragen:

1) für Geschäfte, welche sie als Sachverständige betreiben,
   a. wenn das Geschäft einen Tag dauert 5 Thlr.
   b. wenn es Vormittags, d. h. bis 2 Uhr abgemacht wird 3 Thlr.
   c. wenn es Nachmittags, d. h. nach 2 Uhr vorgenommen wird 2 Thlr.
   und zwar für jeden Mäkler, welcher zu einem Geschäfte zugezogen wird.
2) für das Entnehmen einer Probe von Ladungen, zur Konstatirung des Zustandes der Waare, für jeden zugezogenen Mäkler 2 Thlr.
3) für Auktionen,
   a. 1½ Procent vom Brutto-Erlöse, wenn derselbe mehr als 200 Thlr. beträgt.
   b. 1 Prozent vom Brutto-Erlöse, wenn derselbe mehr als 2000 Thlr. beträgt, für beide oder mehrere Mäkler, welche die Auktion abhalten, zusammen,
   c. die ad 1 bestimmten Gebühren für jeden Mäkler, wenn der Verkauf nicht bewirkt wird;
4) Für die Ausfertigung eines Kours-Attestes 1 Thlr.

Außerdem erhalten die Mäkler nur die verwendeten baaren Auslagen, — zu welchen Schreib- und Bestellungsgebühren nicht gehören — vergütet.

B. Reisekosten.

Die Reisekosten der Mäkler für außerhalb Danzig vorgenommene Geschäfte betragen für jede Meile 15 Sgr., Hin- und Zurückreise besonders berechnet.

Mehrere Mäkler, welche an einem Geschäfte Theil nehmen, sind verpflichtet, zusammen zu fahren und erhalten dann die Reisekosten gemeinschaftlich.

Bei Reisen über eine Meile steht den Mäklern frei, statt dieser Reisekosten die wirklich verwendeten Fuhrkosten unter Beifügung der Beläge zu liquidiren.

Danzig, den 29. Mai 1843.

Königliche Regierung, Abtheilung des Innern.

Daß in Danzig für die gewöhnlichen Geschäfte der Mäkler noch jetzt die Danziger Willkür maßgebend ist, ist bereits ad 2 erwähnt. Eine Mäkler-Ordnung existirt auch dort nicht.

8. Regulativ für die Schiffs-Abrechner zu Memel v. 9. Dez. 1833.[1])

Nach dem Beschlusse der Kaufmannschaft sollen alle Schiffs-Ungelder-Rechnungen von einerlei Inhalt und Form sein, daher ist die nachstehende Vorschrift zu beobachten.

Form der Ungelder-Rechnung.

Königliche Ungelder 13 sgr. 10 pf. pr. Last.
Kämmerei-Gebühren[2]) 15 sgr. pr. Schiff.
Baumgeld 2 pf. pr. Last.
Brückengeld, laut Regulativ.
Für Ballast wegschaffen[3]) bei Schiffen bis 160 Last 5 sgr. pr. Last.
von da ab aufwärts nur 2 sgr. 6 pf. pr. Last.
Abfertigung und für Böte ꝛc. 1 sgr. 6 pf. pr. Last.
Gesundheits-Paß und Certifikate, laut Belag.
Steuer-Patrons-Gebühr, wenn nöthig 20 sgr. pr. Schiff.
Provision, laut Regulativ.
Courtage, laut Regulativ.
Befrachtungsmanifest [Certepartie] wenn von dem Mäkler eins geschlossen ist, 2 rthl. pr. Schiff.

Form der extraordinairen Auslagen für die Schiffer,

welche separat ausgefertigt und durchaus in keine Konnexion mit den Schiffs-Ungeldern kommen müssen.

Meßgeld, wenn das Schiff vermessen ist 2 sgr. 6 pf. pr. Last.
Stempel 20 sgr. pr. Schiff.
Musterrolle, wenn eine aufgenommen ist 2 rthl. 4 sgr. 8 pf. pr. Schiff.
Instruktion, wenn keine am Bord vorhanden ist 10 sgr. pr. Last.
Ballastleute, laut Abmachung.
Fischerleute, laut Regulativ.
Siegelgeld, (wenn nöthig) 1 sgr. pr. Plombe.
Verbrauchsteuer für Schiffs-Provision, laut Belag.
Das Brückengeld wird erhoben, wenn ein Schiff die Brücken passirt:
für ein Schiff unter 100 Last mit 1 rthlr. 20 sgr. und für ein Schiff über 100 Last mit 2 rthlr. 10 sgr. für jede Brücke.

Bei allen Posten, wo im Schema der bestimmte Kostensatz nicht schon ersichtlich ist, muß derselbe vom Schiffs-Abrechner speziell nachgewiesen werden..

Sobald die Ausklarirung eines Schiffes erfolgt ist, wird eine Abschrift der Ungelder-Rechnung als auch die Rechnung des Haupt-Zoll-Amts über die Ladung dem dabei interessirenden Komptoir vom Schiffs-Abrechner zur Nachricht und Belag ungesäumt zugestellt.

Festsetzung der Provision und Kourtage.

Provision.

1) In Fällen, wo die Klarirungs-Provision weniger als 4 rthlr. beträgt, ist der Schiffs-Abrechner befugt, diese Summe als den niedrigsten Satz zu berechnen.
2) Wenn Fracht suchende Schiffe mit Ballast ankommen, und unbefrachtet wieder versegeln müssen, zahlen solche Schiffe an Provision 2 sgr. 6 pf. pr. Last.
3) Für Nothhafen eingekommene Schiffe mit Ladungen oder mit Ballast zahlen 2 sgr. 6 pf. pr. Last.

(Wenn selbige hier ihre Ladungen löschen, so treten nachfolgende Sätze ein:)

4) Schiffe, mit Ballast einkommend und mit Getreide, Leinsaat, Flachs, Garn, Hanf, Leder und sonstigen Gütern, außer Holzwaaren, ausgehend beladen, zahlen überhaupt 3 sgr. 4 pf. pr. Last.
Wenn aber ein Schiff nicht wenigstens zur Hälfte mit obigen Gütern beladen wird, dann nur 2 sgr. 6 pf. pr. Last.
5) Schiffe, die mit Ballast einkommen und Holzwaaren laden, zahlen überhaupt 2 sgr. 6 pf. pr. Last.
6) Schiffe mit Salz, Steinkohlen, Kalk, Eisen, Heringen, Dachpfannen, Moppen, Fliesen, Theer, Pech ꝛc. außer Kolonial- und Manufaktur-Waaren zahlen einkommend 3 sgr. 4 pf pr. Last,
und ausgehend mit Holzwaaren beladen 1 sgr. pr. Last,
und ausgehend mit Getreide, Saat, Flachs, Hanf, Leder ꝛc. beladen 2 sgr. pr. Last.

---

1) Das Regulativ und die Makler-Gebühren-Taxe vom 7. März 1833 sind zwar neuerdings vom Vorsteheramte einer Revision unterworfen. Das Resultat derselben ist jedoch noch nicht bekannt.
2) Jetzt von beladenen Schiffen 1 Pf. pro Last, in Ballast ½ Pf.
3) Jetzt resp. 4 und 2 sgr.

7) Schiffe, welche mit Kolonial- und Manufaktur-Waaren, Prter, Oel, Citronen und dergl. Früchten, Wein und Franzbranntwein einkommen, zahlen einkommend 5 sgr. pr. Last,
ausgehend wie ad 6 nämlich mit Holz beladen 1 sgr. pr. Last.
mit andern Gütern, außer Holz 2 sgr. pr. Last.

Schiffe mit vorstehend ad 6 und 7 bemerkten Ladung, müssen jedoch einkommend mindestens 100 Thlr., sage: Ein Hundert Thaler Preuß. Cour. Fracht machen, wenn die Provisions-Sätze von 3 sgr. 4 pf. und 5 sgr. pr. Last Anwendung finden sollen, im Gegentheil werden solche nur als Ballastschiffe betrachtet und finden die Sätze ad 4 und 5 statt.

Befrachtungs-Kourtage.

a. Für ein Schiff, welches hier im Hafen liegt, ist die Befrachtungs-Kourtage 2 sgr. pr. Last;
b. für Schiffe, die von andern Häfen verschrieben werden und auf hier versegeln 3 sgr. pr. Last.

Einkassirungs-Provision.

a. Beim Verkauf eines Schiffes zahlt sowohl der Käufer als Verkäufer vom Kaufpreise ein jeder ½ pCt.
b. Für Einkassirung der Frachtgelder, wenn der Korrespondent oder Schiffer solche dem Abrechner überträgt, vom rohen Betrage der Fracht 1 pCt.
c. Bei Haverien für Aufmachung von See-Protesten, Verklahrungen und anderweitigen Bemühungen nach Größe des Schiffs von 10 bis 50 Thlr. pr. Schiff.

8) In Rücksicht der Befrachtungs- und Verfrachtungs-Kourtage wird festgesetzt, daß solche zu den Ungeldern geschlagen und zufolge der Bestimmung der Certepartie getragen wird.

9) Wenn ein Schiff mit Stückgütern einkommt, worüber keine Certepartie errichtet ist, sondern blos ein Connoissement existirt, in dem nur die Fracht, und nichts von Haverie ordinaire oder Caplacken steht, so ist ein solches Schiff nicht befugt, ⅔ eingehende Schiffs-Ungelder noch Bordings-Fracht vom Haff oder von der Rhede nach dem Packhofe zu fordern, sondern es muß diese Unkosten selbst übernehmen und tragen; und dieses soll als hiesige Kostume und Usance angesehen werden.

10) Wird ein Schiff durch einen Mäkler oder Abrechner ein- und durch den andern ausclarirt, so wird hierin folgendes festgesetzt:
a. Bei Schiffen, die mit Ballast einkommen und mit einer Ladung ausgehen 1 sgr. pr. Last.
b. Bei Schiffen, wie ad 6 bemerkt 2 sgr. pr. Last.
c. Bei Schiffen, wie ad 7 bemerkt 3 sgr. pr. Last
werden von dem ausklarirenden Mäkler aus der festgesetzten Provision dem einklarirenden Mäkler entrichtet, so daß dem ausklarirenden Mäkler für seine Provision davon noch verbleiben:

ad a 1 sgr. 6 pf.
- b 1 - 4 -
- c 1 - 8 -
} pr. Last nebst seiner Befrachtungs-Kourtage und Rückfrachts-Provision,

welche letztere bei Befrachtungen nebst der Befrachtungs-Courtage dem Befrachter in den ausgehenden Ungeldern nach Festsetzung der Certepartie in Rechnung gebracht werden können.

11) Der Abrechner hat keine Befugniß Korrespondent eines Schiffes zu sein, dieses ist ein Recht, welches nur dem Kaufmann zusteht.

Er darf mit keinem Schiffer selbst abrechnen und nur solchen Schiffern, deren Schiffe unbefrachtet sind, so lange Gelder fourniren, bis dieselben befrachtet werden. Schiffern, die an Kaufleuten adressirt sind, darf er keine Gelder vorschießen.

12) Erhält er Aufträge zu Befrachtungen, so ist er verpflichtet, den zuerst erhaltenen Auftrag auch zuerst auszurichten, und es ist daher nothwendig, daß er jeden Befrachtungs-Auftrag in seinem Taschenbuche mit Bemerkung der Zeit, wenn er denselben erhielt, vermerke; auch Jeden, von dem er später einen ähnlichen Auftrag erhält, bekannt macht, daß er einen oder mehrere dergleichen bereits in Händen habe, damit jeder Anschein von Parteilichkeit von ihm entfernt werde.

13) Nach vorstehendem Regulativ soll gegenwärtig verfahren werden, jedoch behält sich die Kaufmannschaft das Recht vor, wenn künftig Abänderungen hierin für nöthig erachtet werden sollten, diese ohne irgend einen Einspruch berücksichtigen

zu müssen, machen zu dürfen, welche jedoch den Schiffs-Abrechnern sechs Monate vorher zu ihrer Norm bekannt gemacht werden sollen.

Vorstehendes Regulativ ist von uns revidirt und bestätigt.

Memel, den 9. Dezember 1833.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

9. Mäkler-Gebühren-Taxe der Geld-, Wechsel- und Waaren-Mäkler zu Memel v. 7. März 1833.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft zu Memel hat die Gebühren-Taxe der hiesigen Geld-, Wechsel- und Waaren-Mäkler einer nochmaligen Revision unterworfen, und demnächst die hier nachfolgende Taxe sanktionirt, wobei es sich jedoch vorbehält, etwanige Abänderungen, die dasselbe nöthig finden sollte, jederzeit ohne Weiteres anordnen zu können. Indem es die hier angestellten Geld-, Wechsel- und Waaren-Mäkler berechtigt und verpflichtet, sich bei den ihnen übertragenen und durch sie ausgeführten Geschäften bei Vermeidung der durch den §. 1384 Tit. 8 Thl. 2 des Allg. L.-R. festgestellten Strafe nach dieser Taxe zu achten, verweiset es dieselben hinsichts ihrer Obliegenheiten auf die Vorschriften der §§. 1322 — 1365 Tit. 8 Thl. 2 des Allg. L.-R. und erwartet deren pünktliche Befolgung.

Mäkler-Gebühren-Taxe.

1) Für Holzwaaren ½ pr. Ct.
2) „ alle andere Waaren jeder Art ½ pr. Ct.
3) „ Schiffs-Verkäufe ½ pr. Ct.
4) „ Geld und Wechsel 1 pr. Mille, welches sowohl vom Verkäufer als Käufer entrichtet wird.
5) „ Waaren-Auktionen, wenn das Inkasso der Gelder damit verbunden ist, 1 pr. Ct.
6) „ Waaren-Auktionen ohne Inkasso ½ pr. Mille, welches vom Verkäufer allein getragen wird.
7) „ fruchtlose Auktionen 3 Thlr. 10 Sgr. und Vergütung der Kosten.
8) „ Taxirung von Waaren bis 3000 Thlr. 2 pr. Mille.
9) „ dito dito über 3000 Thlr. 1 pr. Mille.

Memel, den 7. März 1833.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Klempow. Frentzel-Beyme. Müller.

10. Makler-Ordnung für die See- und Handelsstadt Stettin.

Wir Friedrich, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc.

Thun kund und fügen hiermit zu wissen. Nachdem Uns allerunterthänigst vorgestellt worden, und Wir in Erwägung gezogen, daß die für sämmtliche Handelsstädte Unseres Königreichs und übrigen Chur- und anderen Staaten unterm 15. November 1765 publicirte Mäkler-Ordnung, in Ansehung Unserer See- und Handelsstadt Alten-Stettin nach der dasigen Handlungs-Beschaffenheit, besonders in Rücksicht auf die Schifffahrt und Obliegenheiten der Mäkler dabei einige Abänderungen und Zusätze erfordere; so haben Wir nöthig erachtet, die Obliegenheiten und Pflichten der Mäkler durch eine mit der Kaufmannschaft vorher überlegte, besonders für die Stadt Alten-Stettin eingerichtete Mäkler-Ordnung gesetzlich, wie hiermit geschieht, und folgendermaßen zu bestimmen:

§. 1. Es soll sich Niemand zu den Verrichtungen eines Mäklers, Unterhändlers, Sensalen, Wechsel- oder Bank-Agenten aufdringen und Niemand sich der Vermittelung und Unterhandlung in kaufmännischen Geschäften anmaßen und unterziehen, er sei denn gesetzmäßig angenommen, bestellt und vereidet.

§. 2. Wer sich ohne gesetzmäßige Bestellung oder Verpflichtung in kaufmännische Geschäfte einmischt, der soll mit einer Geldbuße von zehn Thaler belegt werden, und zum Mäkler-Dienste zeitlebens unfähig sein.

§. 3. Alle Verträge und Geschäfte derer Kaufleute, welche von einem unberufenen und unvereideten falschen Mäkler unterhandelt, vermittelt, und durch ihn geschlossen worden, sollen für nichtig, ungültig und unverbindlich, folglich eine Klage oder Einwendung zu wirken oder zu gründen für unkräftig geachtet werden und die schließenden Theile sollen ohne Verletzung ihrer Ehre davon abzugehen befugt sein.

§. 4. Die Präsentation der Mäkler wird der Kaufmannschaft durch ihre Aeltesten überlassen, die Wahl aber gebührt dem Magistrat, unter denen von den

Kaufmanns-Aeltesten jedesmal vorzuschlagenden drei Subjekten, wie denn auch die Bestellung und Verpflichtung der Mäkler in Beisein der Kaufmanns-Aeltesten, des Magistrats Verfügung überlassen ist; und gleichwie derselbe überhaupt verbunden, das Beste der Kaufmannschaft wahrzunehmen: so liegt demselben auch ob, auf die Vorschläge und Empfehlungen der Kaufmannschaft vornehmlich zu sehen und dieser keine unangenehme Personen aufzudringen.

§. 5. Damit, so viel die Anzahl der Mäkler betrifft, nach dem Verhältniß der Geschäfte weder zu viele, noch zu wenige derselben angenommen werden, so soll es vor der Hand bei der bisherigen Observanz, nach welcher jederzeit nur vier Mäkler sein dürfen, gelassen werden und daher, wenn einer von den gegenwärtig vorhandenen fünf Mäklern abgehen sollte, dessen Stelle unbesetzt bleiben. Sollten sich jedoch in der Folge die Umstände der hiesigen Handlung dergestalt ändern, daß eine Vermehrung oder Verminderung dieser Anzahl erforderlich wäre, so soll auf den, vom Magistrat auf diesen Fall zu thuenden Antrag das Nähere resolvirt werden.

§. 6. Ein Mäkler muß ein erlernter Kaufmann und mit Zeugnissen seiner ausgestandenen Lehrjahre und seiner untadelhaften Aufführung versehen, volljährig, von gutem Ruf und Namen sein und soll zu diesem Dienste kein muthwilliger oder leichtsinniger Fallit und Banqueroutier gelassen werden. Jedoch ist insonderheit auf diejenigen Kaufleute bei Bestellung eines Mäklers mit zu sehen, welche durch Unglücksfälle, ohne ihr Verschulden, bei der Handlung das Ihrige verloren, und eine zeitlang die bürgerlichen Onera getragen haben. Auch muß jeder Mäkler nach der bisherigen Observanz in Stettin zur mehrern Sicherheit dererjenigen, die sich seiner bedienen, eine tüchtige Kaution von 200 Thlr. bei dem Magistrat bestellen.

§. 7. Der Gebrauch eines Mäklers ist willkürlich und die Kaufleute haben die Wahl, mit oder ohne dessen Dienst und Vermittelung ihre Verträge zu schleßen, da aber das Protokoll und Tagebuch und das daraus gezogene Zeugniß eines vereideten Mäklers, die Wirklichkeit und die Bedingungen eines Handels völlig erweisen, so ist allezeit rathsamer, sich seiner Unterhandlung zu bedienen.

§. 8. Bei einem Wechsel-Mäkler und Sensalen wird vorausgesetzt, daß er sich eine genaue Münz-Wissenschaft, richtige und pünktliche Kenntniß aller Münzsorten und ihrer Verhältnisse, Einsicht in die Ursachen des steigenden und sinkenden Kourses, wie auch eine gute Kenntniß des Wechsel-Rechts, der Förmlichkeiten und Erfordernisse eines Wechsels, deren Indossements und Protests erworben haben.

§. 9. Die Waaren-Mäkler müssen:

a. Die Kaufleute, so mit Waaren im Großen oder Kleinen handeln, kennen,
b. die Waaren wissen, womit sie handeln,
c. sich auf die Waaren selbst, ihre gute Eigenschaften, Kennzeichen, Schönheiten, Vollkommenheiten, Länge, Breite, Größe, nach denen Reglements, Verfälschungen und Fehler wohl verstehen.

Schiffs-Mäkler aber müssen in Allem, was beim Befrachten, Klariren und Abrechnen der Schiffe vorkommt, erfahren sein. Da nun keine besondere Wechsel-, Waaren- und Schiffs-Mäkler hier in Stettin bestellt sind, so werden die angenommenen Mäkler ohne Unterschied zu allen kaufmännischen Geschäften, sowohl in An- als Verkaufung der Waaren, Negotiirung der Wechsel- und Geld-Species, Befrachtung und Klarirung der Schiffe, Nehmung der Bodmereien, Haltung der Auktionen 2c. 2c., so wie zu diesem oder jenem der Kaufmann ein Zutrauen hat, gebraucht; daher und weil zu allen solchen Verrichtungen, besonders auch zum Klariren und Abrechnen der Schiffe und was sonst dabei vorkommt, eine eigene Kenntniß erfordert wird, so soll kein Mäkler ohne vorherige, mit ihm wegen seiner Fähigkeit zu allen solchen Geschäften, durch erfahrene Kaufleute, in Gegenwart des Assessoris der Kaufmanns-Gilde und ihrer Aeltesten vorgenommene, vom Magistrat zu veranlassende Prüfung angenommen werden.

§. 10. Ein Mäkler muß sich in allen seinen Unterhandlungen und in Schließung aller Handels-Verträge, Parteien und Geschäfte nach Unseren Gesetzen und Ordnungen, besonders nach Unserer Wechsel- und Assekuranz-Ordnung, dem Preußischen See-Recht und dem Banko-Edikt genau und pünktlich achten, und denselben unabweislich, ohne grobe und feine Uebertretung, nachleben, auch alle bemerkte und entdeckte Uebertretungen und Verdrehungen derselben gehörigen Orts angeben.

§. 11. Wer einen Handel, Wechsel, Vertrag und anderes kaufmännisches Geschäft, welches verboten ist und wodurch gegen die Gesetze kontravenirt wird, schließt oder durch die Finger sieht, auch wohl geradezu behülflich und beiräthig ist, so soll er nicht allein seines Dienstes sogleich entsetzt, sondern auch in die Strafe des Uebertreters selbst verurtheilt werden.

§. 12. Jeder Mäkler muß seine Parteien redlich und aufrichtig schließen, allen Betrug und Gefährde vermeiden und niemals listige Ränke sich erlauben, um zum Zweck seiner Unterhandlung zu gelangen. Er muß auch in seinen Worten und Unterhandlungen bescheiden und höflich sein und alle überflüssige Weitläufigkeiten vermeiden.

§. 13. Er muß sich einer regelmäßigen, ordentlichen, gesitteten Lebensart befleißigen, und die ihm anvertrauten Geheimnisse unverletzlich verschweigen.

§. 14. Demjenigen Kaufmann, welcher seinen Dienst zuerst verlangt hat, muß er allein, und zwar treu und redlich dienen, ihm alle Umstände und Nachrichten aufrichtig anzeigen, die Eigenschaften und Beschaffenheit der Waaren getreulich und zuverläſſig melden.

§. 15. Im Waarenhandel erhält er vom Käufer und Verkäufer seine Mäkler-Gebühr zur Hälfte, und ist solche gleich nach geschlossenem Verkauf und gelieferter Waare als verdient zu erachten, und von beiden Theilen ohne Verzug zu entrichten.

§. 16. Im Wechselhandel und Verwechselung der Geldsorten ist ebenfalls die Mäkler-Gebühr oder Kourtage von beiden Theilen nach der unten vorkommenden Bestimmung zu entrichten.

§. 17. Unberufen und ungefordert soll sich kein Mäkler in ein Geschäft oder einen Handel einmischen, seinen Dienst Niemand aufdringen, auf der Börse keinen Kaufmann, der mit einem andern vereideten Mäkler spricht, anreden, oder in seinen Angelegenheiten beunruhigen.

§. 18. Falscher Nachrichten und Berichte muß ein Mäkler sich gänzlich enthalten, am allerwenigsten muß er durch dergleichen Gerüchte und Nachrichten Kaufleute hintergehen oder zu nachtheiligem Handeln verleiten, oder ihnen Waaren unter ihren gewöhnlichen Marktpreisen abdringen.

§. 19. Sobald ein Mäkler mit völliger Gewißheit erfährt, daß ein Käufer oder Verkäufer in tiefer Schuldenlast stecke, oder, sobald er bei ihrem Handel eine Gefährlichkeit oder Arglist oder Betrug wahrnimmt und entdeckt, so ist er schuldig, sich der ferneren Unterhandlung zu entäußern, oder falls er wissentlich Jemand in Unglück oder Schaden stürzt, so soll er nicht allein dafür haften, sondern auch seines Dienstes auf alle Zeit verlustig sein. Es werden die Mäkler aber hierbei gewarnt, niemalen auf ein leeres Gerücht oder aus gefährlichen Absichten, derer Kaufleute Kredit zu schwächen, und selbigen einen üblen Namen zu machen, widrigenfalls sie ebenmäßig die Entsetzung von ihrem Dienste zu gewärtigen haben.

§. 20. Bei den, besondere Treue und Redlichkeit erfordernden Versicherungs-Verträgen, liegt dem Mäkler ob, keine Police zeichnen zu lassen, wenn schon vorhin böse Zeitungen von Schiff und Gut eingelaufen sind, auch alle daran habende Nachrichten dem Versicherer genau und umständlich zu offenbaren, und redlich mitzutheilen. Hintergeht oder verleitet er ihn durch falsche Berichte, oder Verschweigung habender Nachrichten, so soll er seines Dienstes entsetzt, und seiner Bosheit halber willkürlich gestraft, auch dem Befinden nach mit öffentlicher Beschimpfung belegt werden.

§. 21. Jeder Mäkler muß über alle von ihm geschlossene Parteien, Handel und Verträge ein ordentliches Tagebuch, Journal und Protokoll führen, und sothane Parteien darin umständlich nach Zeit, Tag, Bedingungen und Abreden verzeichnen, und davon jeder Partei, gleich bei geschehener Schließung, einen Auszug oder Nota unter seiner Unterschrift zustellen.

§. 22. Hierin muß deutlich ausgedruckt und bemerkt werden, wie, unter welchen Bedingungen und Abreden, auf baare oder terminliche und Zeit-Zahlung, von wem, wann, worüber der Vertrag und Handel geschlossen worden, und zwar muß in das Taschen- und Handbuch alles dieses in Gegenwart der beiden schließenden Theile aufgezeichnet werden, und alsdann soll dieses Buch, wenn Streitigkeiten vorfallen, vom Mäkler eidlich bestärkt werden und völligen Beweis wirken.

§. 23. Jeder Mäkler behält seinen Verdienst für sich und es sollen unter mehreren Mäklern bei 20 Thaler Strafe keine Gesellschaften oder Gemeinschaften geschlossen und keine Theilungen des Verdienstes verabredet werden.

§. 24. Keinem Mäkler ist erlaubt, für eigene Rechnung, mittel- oder unmittelbar, heimlich oder öffentlich, eine Handlung, Gewerbe, Gastwirthschaft oder dergleichen zu treiben, am allerwenigsten aber die Art der Handlung, bei welcher er sich als Mäkler gebrauchen läßt, sondern er muß sich lediglich auf das Amt eines Unterhändlers anderer Kaufleute beschränken; daher er denn auch in eine, selbst von Kaufleuten ihm angetragene Kompagnie-Handlung, sie gehe worauf sie wolle, schlechterdings sich nicht einzulassen, sondern bei Verlust seines Dienstes sich derselben zu

enthalten hat, und soll im gegenseitigen Fall, nicht allein der hierwider handelnde Kaufmann gestraft werden, sondern auch dergleichen Societäts-Kontrakt und Verabredung von keiner rechtlichen Wirkung sein, und so wenig dem einen als andern Theil daraus eine Klage oder Exception verstattet, vielmehr solcher Kontrakt in Ansehung sowohl solcher Associes unter sich, als derjenigen, die mit ihnen kontrahirt haben, als völlig null und nichtig angesehen werden.

§. 25. Er darf also nicht in Handlungsgeschäfte mit Andern treten, nicht durch Andere Handlung treiben, nicht bei fremden Handlungs-Unternehmungen sich interessiren, nicht am Gewerbe oder Gewinn eines Andern sich Antheil bedingen, keine Versicherung übernehmen, keine Gelder auf Bodmerei geben, noch sich mit Faktoreien, Korrespondenzen und Kommissionen auswärtiger Kaufleute abgeben.

§. 26. Er darf weder für sich eine Kasse halten, noch Rechnung in Unserer Giro-Banque haben.

§. 27. Alle Wechselhandlungen werden den Mäklern gänzlich untersagt. Es soll sich also kein Mäkler unterstehen, Wechselbriefe auf seine Rechnung zu ziehen, zu indossiren, mit seinem Aval zu unterzeichnen oder als Bürge zu unterschreiben, wohl aber kann er die Richtigkeit der Unterschrift bezeugen und damit hierunter allen Ausflüchten der Mäkler vorgebeugt werde, so muß kein Kaufmann in etwaniger Bezahlung der Fracht-Gelder auf den Mäkler, sondern auf den Schiffer oder dessen Kommissionaire den Wechsel ausstellen.

§. 28. Ein Mäkler soll für sich oder auf seine Rechnung keine Waaren, es sei aus der Hand oder bei öffentlichen Versteigerungen erhandeln, sondern auf Begehren des Verkäufers, ihm sogleich den Käufer, für den und in dessen Gewalt er bietet, nennen.

§. 29. Es ist ihm auch nicht erlaubt, ganze Parteien Waaren an sich zu kaufen, um sie hernach unter vorhin unbenannte Abnehmer zu vertheilen und anzubringen, oder sonst auf irgend eine Weise für sich daran Antheil zu nehmen.

§. 30. Die Mäkler müssen sich aller auswärtigen Aufträge und Kommissionen gänzlich enthalten, und können zwar fremde in der Stadt gegenwärtige Kaufleute bedienen, müssen aber nach deren Abreise ihre Angelegenheiten nicht weiter besorgen, mit ihnen nicht korrespondiren und keinerlei Verbindungen mit ihnen unterhalten.

§. 31. Sie müssen sich besonders alles Vor- und Aufkaufs des Getreides, Holzes und anderer Lebensbedürfnisse, auch aller Waaren, sie haben Namen wie sie wollen, gänzlich enthalten, und alle Kunstgriffe, welche deren Preis zu steigern und zu erhöhen angewendet werden, sowohl selbst vermeiden, als auch, wenn sie zu ihrer Kenntniß kommen, anzeigen.

§ 32. Bei dem Getreide und andern Waaren-Handel, wo Proben genommen werden können, liegt dem Mäkler ob, dem Käufer auf dessen Verlangen, gleich nach geschlossenem Kauf, Proben von dem erhandelten Getreide oder andern Waaren in einem versiegelten Papiere oder Beutel, mit des Verkäufers Namen, nebst dem bedungenen Preise, auch einem daran gehefteten Zettel, verwahrlich zuzustellen, auch für sich eine Probe davon versiegelt so lange zu verwahren, bis die gekaufte Waare abgeliefert und von dem Käufer, ohne wegen der Qualität derselben eine Erinnerung gemacht und deshalb einen Protest eingelegt zu haben, angenommen worden.

§. 33. Bei dem Wechsel-Handel muß der Mäkler die Briefe blos antragen, ohne ihre Güte zu beurtheilen, ohne sie anzupreisen oder zu verachten, mithin die Partei blos vorstellen und anbieten, und der Willkür des Wechslers überlassen, sie zu schließen, oder von der Hand zu weisen, ohne die Ursachen der Verweigerung und Abweisung erforschen zu wollen, oder ihn zur Annahme zu überreden.

§. 34. Er ist verbunden, die Vortheile und den Nutzen derer, die ihm ihr Geld, oder ihre Briefe anzubringen, übergeben, und anvertrauen oder auftragen, möglichst zu suchen und zu befördern, und ihnen den Preis des Wechsels und was das Geld auf dem Platze gilt, getreulich anzuzeigen.

§. 35. Wechsel-Mäkler müssen täglich die Börse, auch die Wechsler und Negocianten im Hause besuchen, um beständig von dem Zustande der Geschäfte, von denen Konjunkturen, dem Fallen und Steigen des Kourses zuverlässigst unterrichtet zu sein.

§. 36. Sie sind gehalten, posttäglich Unserm Banko-Direktorio die Kours-Zettel einzuliefern, und sind selbige mit Einschaltung der Schiffs-Frachten auf gemeinschaftliche Kosten der Kaufmannschaft, durch einen dazu zu ernennenden Mäkler anzufertigen und zum Druck zu befördern, wofür demselben ein Douceur zu reichen, von solchen Kourszetteln hat auch der dazu bestellte Mäkler einen auf der Börse

anzuschlagen, imgleichen einen dem Magistrat und einen der Kriegs- und Domainen-Kammer einzuliefern.

Die Komtoirs, so dergleichen Kours-Zettel verlangen, müssen sich wegen einer Geld-Vergütigung oder Douceurs dafür, mit dem Mäkler vereinigen.

§. 37. Sie sollen in allen Geschäften und Handel sich bei Verlust ihres Amtes und willkürlicher Bestrafung, alles Unterschleifes, Betrugs, und aller Schmälerungen und Hintergehung Unserer Einkünfte und Gefälle, der Zölle, Accise-Transito des auswärtigen Holzes, des Stempels und dergleichen Regalien, enthalten, und müssen vielmehr für die redliche und getreue Entrichtung derselben eifrigst Sorge tragen.

§. 38. Die Waaren-Mäkler sollen sich im und zum Handel mit verbotenen und Kontrebande-Waaren bei Strafe ihrer Absetzung und willkürlichen schweren Ahndung nicht gebrachuen lassen, sondern dergleichen Schleichhandel sogleich anzeigen.

§. 39. Kein Mäkler soll sich in Verwaltung seines Dienstes seines Sohnes oder Anverwandten bedienen; es wäre denn, daß er im Fall einer Krankheit oder kurzen Abwesenheit in Mäkler-Geschäften dazu von Magistrat und Kaufmanns-Aeltesten Erlaubniß erhielte, und jene noch vorheriger Prüfung mit Eides-Pflichten dazu belegt würden. Er muß vielmehr bei Unterhandlung und Schließung der Frachten, Wechsel, Bodmereien und überhaupt bei allen ihm als Mäkler obliegenden Geschäften, in so fern es dabei auf antragen oder nachfragen, unterhandeln, schließen und beglaubigen ankommt, persönlich zugegen sein, und diese seine Funktionen selbst verrichten; die Anmeldung der Ankunft des Schiffes aber und ob die Interessenten der Ladung ihre Güter richtig erhalten haben, imgleichen die Herumsendung der Rechnungen, welche jedoch von ihm selbst unterschrieben sein müssen, die Einbebung und Ablieferung der Fracht-Gelder und dergleichen, kann derselbe durch einen Umläufer oder Handlungsdiener, für welchen er jedoch, wie sichs von selbst versteht, haften muß, verrichten lassen. Uebrigens und da die Mäkler keine eigene Handlung treiben dürfen, können und müssen dieselben auch keine Bursche in die Lehre nehmen.

§. 40. Will ein Mäkler seinen Dienst niederlegen, so muß er um seine Entlassung beim Magistrat geziemend nachsuchen, damit seine Stelle sogleich wieder besetzt werden könne.

§. 41. Jedem Mäkler liegt ob, die Uebertretung dieser Ordnung, die sich einschleichenden Mißbräuche, auch die Vergehungen wider alle in das Handlungs-Wesen einschlagende Gesetze, dem Magistrat ohne Ansehnng der Person anzugeben, es soll aber sein Name verschwiegen werden.

§. 42. Die Entsetzung eines Mäklers soll öffentlich in den wöchentlichen Anzeigen bekannt gemacht werden.

§. 43. Im Anfange jedes Jahres soll der Magistrat die Mäkler zusammen berufen und ihnen diese Ordnung und andere in ihre Verrichtungen einschlagende Gesetze vorhalten und einschärfen.

§. 44. Es steht einem jeden hier ankommenden Schiffer frei, entweder die Klarirung seines Schiffes selbst zu besorgen oder dazu einen Mäkler anzunehmen, kein Mäkler aber muß sich Jemanden zu Klarirung der Schiffe aufdringen, sondern abwarten, bis er entweder von einem Kaufmann oder Schiffer darum angesprochen oder bestellt wird, noch weniger aber durch auswärtige Korrespondenten, oder auch durch seine guten Freunde in Swinemünde oder Wolgast ꝛc. ꝛc. es so einzurichten suchen, daß er den Schiffer erhalte, bei Verlust seines Dienstes.

§. 45. Da die Mäkler keine Kommissionen, so wenig auswärtige als einheimische bedienen sollen, so müssen sie sich besonders enthalten, fremde und einheimische Schiffer als Kommissionaire zu bedienen, mit Remittirung derer Fracht-Gelder, Ausgebung der Bodmerei-Gelder, Kaufung der etwa vom Schiffer für sich selbst mitgebrachten Waaren für seine eigene Rechnung, oder deren Verkauf gegen kaufmännische Provision, uud allem demjenigen, was einem Kaufmann gebührt, sich nicht abgeben, sondern solches lediglich dem Kaufmann überlassen, und dem Schiffer blos als Mäkler für das festgesetzte Lohn dienen.

§. 46. Es sei nun, daß der Schiffer an einen Kommissionair aus der Kaufmannschaft adressirt sei, oder sich selbst wende, und dieser oder auch der Schiffer unmittelbar einen Mäkler annehme, so hat derselbe, sobald ihm der Schiffer die Dokumente, als Certepartie, Konnissemente, Frachtbriefe, See-Proteste, und was sonst zu der Ladung gehört, demselben eingehändigt hat, den Empfängern der Ladung solches kund zu machen, die Einlagen zu erfordern, und nach geschehener Ablieferung bei den Empfängern anzufragen, ob einer oder der andere bei Auslie-

ferung seines Gutes was einzuwenden habe, welches er dem Schiffer oder Korrespondenten gleich anzeigen muß, damit diese das Nöthige besorgen können. Auch muß der Mäkler den Schiffer überall aufs Beste befördern, damit derselbe bald expedirt und die Fracht-Gelder an den Kommissionair oder den Schiffer selbst abgeliefert werden.

§. 47. Im Fall auch der Befrachter oder der Empfänger der Ladung nicht dafür gesorgt hätte, daß für sein Gut in Helsingör die Zollgelder bezahlt werden, und der Schiffer würde dieserwegen genöthigt, Gelder auf Bodmereien zu nehmen, so hat der Empfänger solcher Güter die Gelder mit allen Kosten zu bezahlen. Der Mäkler aber kassirt solche ein, und liefert sie an den Kommissionair oder Schiffer ab.

§. 48. Was die Entrichtung der Accise-Gefälle von den Waaren anlangt, so macht jeder Empfänger der Ladung solche in Absicht gedachter Gefälle frei, ohne daß dadurch der Schiffer aufgehalten werden muß, widrigenfalls derselbe dem Schiffer den Schaden und die Kosten, so dadurch kausiret worden, zu bonificiren gehalten ist.

§. 49. Was aber die Klarirung des Schiffs, die Bezahlung der Licenten, Swiner Zoll, Last- und Tief-Gelder, Zulage und Fracht betrifft, so formirt der Mäkler jedem Empfänger der Ladung die Rechnung und communiciret auch demselben die Original-Licent-Zoll- und Ungelder-Rechnung aus Swinemünde, wenn es derselbe verlangt, damit aller Streit und Verdacht vermieden werde. Von dem Tage an, da jeder Empfänger der Ladung die Rechnuug erhalten, ist er schuldig, wenn er nichts erhebliches einzuwenden hat, binnen dreimal 24 Stunden dem Mäkler die Frachtgelder mit eben benannten Kosten zu bezahlen, und im nicht Bezahlungsfall ist die Exekution zu suchen, die anch ohne Aufenthalt nachgegeben werden soll. Damit auch kein Mäkler diesen oder jenen längere Nachsicht geben, und dadurch einer dem andern sein Brod entziehen, oder sonst Vorwürfe verursachen können: so soll sogar jeder von ihnen verpflichtet sein, keinem Empfänger einer Schiffsladung längere als die vorgedachte dreitägige Zeit zur Bezahlung der gehabten Auslagen zu verstatten. Uebrigens werden den Mäklern, wegen der für Schiffsladungen ausgelegten Zoll- und anderer öffentlichen Abgaben, wenn sie binnen erwähnten drei Tagen deren Erstattung gefordert und nicht erhalten, die Rechte derjenigen öffentlichen Kassen, an welche sie solche Abgaben vorschußweise bezahlt haben, hierdurch bewilligt und zugestanden.

§. 50. Sollten sich auch Güter finden, wovon die Connoissemente an Ordre lauten, so muß der Mäkler gleich umfragen, wer der Inhaber der Connoissemente sei. Wann sich nun der Empfänger nicht aufgeben will, so ist er verbunden, sogleich deshalb ein Avertissement auf der Börse anzuschlagen, und in die Zeitungen und Wochenzetteln inseriren zu lassen, in welchem Avertissement der Name des Schiffers, von welchem Ort und welchem Tag er angekommen, wie denn auch die Art der Waaren ausgedrückt sein muß. Wenn sich demnach der Empfänger nicht findet, so muß er das Gut unter Protest auf dem Packhofe in Verwahrung bringen lassen.

Würde der Mäkler hierin etwas versäumen, so ist er schuldig, den Schaden zu ersetzen.

§. 51. Im Fall aber der Empfänger der Ladung gegründete Ursachen als wegen eines Manquements an den Gütern, schlechter Lieferung derselben, oder sonsten haben sollte, die Fracht zu denigiren, und die Sache durch den Mäkler nicht in Güte abgemacht werden könnte; so müssen dergleichen Differenzien an das kompetirende Gericht zur Entscheidung gebracht werden.

§. 52. Wenn aber See-Schäden und Havarien vorfallen, so muß der Mäkler die Rechnung formiren und mit allen dazu gehörigen, von ihm herbeizuschaffenden Dokumenten dem See-Gericht übergeben, welchem nächst denn, wenn die Dispache angefertigt, und die Quote, die jeder Interessent beizutragen hat, durch ein Erkenntniß des See-Gerichts bestimmt worden, derselbe die Gelder einkassirt und den Ueberschuß, so dem Schiffer gebührt, entweder demselben einhändigt oder dem Kommissionair des Schiffers oder Rheders abliefert, für welche Arbeit der Mäkler hiernächst die ihm von dem See-Gericht, nach Verhältniß des Gegenstandes und seiner Bemühungen billig mäßig festzusetzende Gebühren erhält.

§. 53. Die Befrachtungen und Certepartien darüber werden gewöhnlichermaßen durch die Mäkler geschlossen, wiewohl es auch dem Kaufmann oder Schiffer frei bleibt, solche ohne Mäkler zu schließen. Da es aber mehreren Eidem hat, wenn solche von Mäklern geschlossen werden, so muß der Mäkler, wenn sich ein Schiffer oder Kaufmann bei ihm meldet, ohne alle Neben-Absichten, die Fracht für denjenigen schließen, der sich darum gemeldet, nicht diesen oder jenen Kaufmann vorziehen, noch

weniger aus Freundschaft oder Neben-Absichten einem Schiffer vor dem andern die besten Frachten zuwenden, sondern demjenigen der sich zuerst bei ihm gemeldet hat die vorhandene Fracht anzeigen, mit dem Schiffer zu dem Befrachter selbst hingehen und accordiren, die Punkte so verabredet worden, sogleich in sein Journal- oder Taschenbuch wörtlich notiren, den Kontrahenten solches vorlegen, und von ihnen eigenhändig unterschreiben lassen, damit erforderlichen Falls er allemal demjenigen, der es verlangt, eine zuverlässige Abschrift geben könne, wornächst er auch auf Verlangen die Certepartie, auf dem gehörigen Stempelbogen ausgefertigt, und mit seinem Namen, wenn beide Kontrahenten selbige unterschrieben, unterzeichnet, für welche Arbeit er den nachstehend bestimmten Lohn zu fordern berechtigt ist.

Obgleich auch, wie schon erwähnt worden, jedem Kaufmann und Schiffer freisteht, Befrachtungen und Certepartien, ohne Mäkler zu schließen, so werden sie doch in solchem Falle, um sich bessere Ordnung und Deutlichkeit in den Bedingungen dergleichen Kontrakts und einen sichern Beweis zu verschaffen, allezeit wohl thun, wenn sie selbigen einem Mäkler vorlegen, durch ihn in sein Journal oder Buch notiren, und von ihm ein oder mehrere Atteste über solchen Kontrakt sich ausfertigen lassen.

Gleicher Gestalt sollen auch die über Schiffsbefrachtung kontrahirenden, zwar nicht gezwungen sein, jedoch die Freiheit haben, ihren Kontrakt vom See-Gericht bestätigen zu lassen.

§. 54. Die Mäkler müssen sich auch untereinander die Schiffer durch Beredungen und Vorspiegelungen nicht entziehen.

Ein Schiffer hingegen, insofern er mit der Befrachtung seines Schiffes sich nicht selbst abgeben will, ist zur Vermeidung aller Kollisionen und Streitigkeiten verbunden, bei Ausbietung seines Schiffes zur Fracht, nicht mehr als einen Mäkler anzunehmen. Sollte er aber gut finden, von dem angenommenen Mäkler abzugehen, so steht ihm dieses zwar frei, jedoch muß er alsdann denselben davon benachrichtigen, und ihm den Auftrag abnehmen.

§. 55. Damit auch alle Unterschleife vermieden werden, so den Schiffern und Rhedern zuwachsen können, so wird hiermit festgesetzt, daß kein Mäkler Schiffs-Rhedereien, von welcher Art sie immer sein mögen, weder selbst haben, noch dieserwegen mit anderen Kaufleuten oder Schiffern zusammen stehen, und heimlicherweise auf deren Namen in Schiffen rheden, oder Schiffsparthe haben, sondern sich mit dem Verdienst, so er als Mäkler hat, und der ihm festgesetzt ist, bei Verlust seines Dienstes begnügen soll, daher sollen auch diejenigen Mäkler, welche jetzt Schiffe und Schiffsantheile haben, oder sonst an Schiffen und Rhedereien mit anderen interessirt sind, sich a dato dieser Ordnung binnen einem Jahre davon losmachen, wozu sie ohnehin jetzt die beste und vortheilhafteste Gelegenheit haben, oder sie müssen bei Ablauf dieser Frist ihren Mäklerdienst aufgeben.

§. 56. Wenn ein Schiffer Gelder auf Bodmerei nehmen will, und sich hierzu eines Mäklers bedient, so muß derselbe nach Vorschrift des Preußischen See-Rechts Kap. 7, Art. 2 bei Vermeidung harter Ahndung und Strafe am Gute oder am Leibe, und Ersetzung alles verursachten Schadens, ehrlich und redlich, ohne Betrug verfahren und Niemanden gefährlicher und arglistiger Weise zum Vorschuß der Bodmerei zu verleiten, oder sonst um das Seinige zu bringen suchen.

§. 57. Da der Mäkler die Königliche Licent, Swiner Zoll und andere Ungelder bezahlt, so muß derselbe auch dafür stehen, daß solche richtig abgeführt werden, und sollen sich daher bemeldete Kassen lediglich an den Mäkler und nicht an den Kaufmann halten.

§. 58. Betreffend die Mäkler-Gebühren und in welcher Art solche die Mäkler zu fordern berechtigt sein sollen, so werden sie deshalb auf die dieser Ordnung beigefügte Vorschrift und Taxe (deren speciellere nnd deutlichere Bestimmung nach Verschiedenheit der Waaren und Objekte jedoch vorbehalten wird) was aber die Haverie-Sachen betrifft, nach dem §. 52 auf die jedesmalige Festsetzung des Seegerichts verwiesen, und müssen die darin bestimmten Sätze bei willkürlicher Strafe unter keinerlei Vorwand überschreiten.

§. 59. Jeder Mäkler schwört bei Antritt seines Dienstes vor dem Magistrat folgenden Eid, welcher auch von den schon jetzt bestellten Mäklern, um sie zu dieser neuen Ordnung zu verpflichten, abzunehmen ist:

Ich N. N. gelobe und schwöre zu Gott dem Allwissenden einen leiblichen Eid, daß, nachdem ich zum öffentlichen Mäkler bestellt und angenommen worden, ich diesen mir anvertrauten Dienst ehrlich, getreu, redlich und gewissenhaft versehen und ausüben, mich in dessen Verrichtungen, nach Vorschrift der Königlichen, für die Stadt Stettin gegebenen Mäkler-

Ordnung, des Preußischen See-Rechts, der Wechsel-, Assekuranz-, Banko- und anderer in das Handlungs-Wesen einschlagenden Ordnungen, Reglements und Gesetze, genau und unabweichlich verhalten, derselben von mir bemerkte heimliche und seine sowohl als öffentliche und grobe Uebertretungen gehörigen Orts anzeigen, zu keinen unerlaubten Geschäften und widergesetzlichen Handlungsarten mich gebrauchen lassen, denen meinen Dienst erfordernden Kaufleuten eifrig und redlich an die Hand gehen, ihren Nutzen und Vortheil möglichst befördern, ihre Geschäfts- und Handlungsgeheimnisse unverletzlich verschweigen, mich selbst aller Arten der Handlung und Gewerbe, auch aller Theilnehmung daran enthalten, mich für alle Arglist, allen Betrug und Hintergehungen hüten, alle durch meine Vermittelung geschlossenen Verträge in mein Tagebuch genau und umständlich verzeichnen, in vorfallenden Streitigkeiten, darüber, die reine Wahrheit sagen, mich mit den gesetzlich bestimmten Gebühren begnügen, überhaupt aber alle mir in der Mäkler-Ordnung vorgeschriebenen Pflichten genau erfüllen, und mich als einen rechtschaffenen, ehrliebenden und gewissenhaften Mäkler betragen und verhalten will. So wahr mir Gott ꝛc.

§. 60. Damit auch auswärtige Kaufleute nicht dadurch, wenn die Mäkler, wie bis jetzt geschehen, in der Kaufmannsrolle stehen bleiben, irre gemacht, und an dieselben in kaufmännischen, den Mäklern verbotenen Geschäften, sich zu adressiren veranlaßt werden, so sollen sie in solchen Rollen künftig bloß als vereidete Mäkler aufgeführt werden, wobei es sich doch von selbst versteht, daß, wenn einer aufhört Mäkler zu sein und ein Handlungs-Gewerbe anfängt, oder als ein vorher gewesener Kaufmann darin zurücktritt, er gleich anderen Kaufleuten in gedachter Rolle alsdann anzusetzen ist.

§. 61. Die besonders auf Alt-Stettin eingerichtete Mäkler-Ordnung soll sowohl von den Kaufleuten als Mäklern auf das Genaueste beobachtet und in vorkommenden Fällen von dem Magistrat und dessen Stadt-, See- und Wett-, auch allen andern Gerichten und Obrigkeiten, ernstlich darauf gehalten und darnach verfahren und gesprochen werden, zu welchem Ende solche, durch öffentlichen Druck zu jedermanns Wissenschaft gebracht, auch einem jeden Mäkler gleich bei seiner Vereidung ein Exemplar derselben zugestellt werden soll.

Urkundlich haben Wir diese Mäkler-Ordnung Höchsteigenhändig unterschrieben und mit Unserm Königlichen Innsiegel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben zu Berlin, den 18. April 1782.

(L. S.) Friedrich.

11. Zu den S. 315—319 mitgetheilten §§. 1305—1388 Tit. 8 Thl. 2 des A. L.-R. sind ergangen:

a. Präjudizien des Geheimen Ober-Tribunals.

§§. 1305, 1359, 1366. (Protokollbuch Nr. 105, 4. und 11. März 1836. III. Senat.)

aa. Der in das Journal gehörig eingetragene Vermerk vertritt die Stelle eines schriftlichen Kontrakts zwischen beiden Theilen, auch wenn die aus dem Journal ertheilten Auszüge (Schlußscheine) von den Kontrahenten nicht unterschrieben sind.

bb. Der Mäkler bedarf nicht nothwendig eines schriftlichen Auftrages, und findet bei solchen Geschäften die Anwendung der Vorschrift des §. 8. Tit. 13. Th. I. des Allg. L.-R. nicht statt. Auch können Nicht-Kaufleute kaufmännische Geschäfte durch Mäkler schließen.

§§. 1311, 1379—82. (Pr. 1409. 3. Febr. 1844. III. Senat.)

Das durch einen Mäkler geschehene Zuführen eines Kaufmanns enthält zwar ein Mäklergeschäft, berechtigt aber den Mäkler nicht, die in den letzteren §§. vorgeschriebenen Gebühren zu fordern, indem diese §§. nur dann zur Anwendung kommen, wenn der Abschluß der betreffenden Geschäfte durch den Mäkler bewirkt worden ist.

§§. 1322—1328. (Pr. 1973. 21. Januar 1848. IV. Senat.)

Wenngleich Mäkler für eigene Rechnung keine Handelsgeschäfte treiben dürfen, so sind dennoch die von ihnen diesem Verbot zuwider geschlossenen Verträge für ungültig nicht zu achten.

§. 1359. (Pr. 1404. 5. Februar 1844. Plenum.)

Es bedarf der gleichzeitigen Gegenwart beider schließenden Theile, bei der von dem Mäkler vorzunehmenden Aufzeichnung des geschlossenen Geschäftes in sein Taschen- oder Handbuch zur Rechtsbeständigkeit des Geschäfts nicht, wohl aber der successiven Gegenwart der Kontrahenten.

weniger aus Freundschaft oder Neben-Absichten einem Schiffer vor dem andern die besten Frachten zuwenden, sondern demjenigen der sich zuerst bei ihm gemeldet hat die vorhandene Fracht anzeigen, mit dem Schiffer zu dem Befrachter selbst hingehen und accordiren, die Punkte so verabredet worden, sogleich in sein Journal- oder Taschenbuch wörtlich notiren, den Kontrahenten solches vorlegen, und von ihnen eigenhändig unterschreiben lassen, damit erforderlichen Falls er allemal demjenigen, der es verlangt, eine zuverlässige Abschrift geben könne, wornächst er auch auf Verlangen die Certepartie, auf dem gehörigen Stempelbogen ausgefertigt, und mit seinem Namen, wenn beide Kontrahenten selbige unterschrieben, unterzeichnet, für welche Arbeit er den nachstehend bestimmten Lohn zu fordern berechtigt ist.

Obgleich auch, wie schon erwähnt worden, jedem Kaufmann und Schiffer freisteht, Befrachtungen und Certepartien, ohne Mäkler zu schließen, so werden sie doch in solchem Falle, um sich bessere Ordnung und Deutlichkeit in den Bedingungen dergleichen Kontrakts und einen sichern Beweis zu verschaffen, allezeit wohl thun, wenn sie selbigen einem Mäkler vorlegen, durch ihn in sein Journal oder Buch notiren, und von ihm ein oder mehrere Atteste über solchen Kontrakt sich ausfertigen lassen.

Gleicher Gestalt sollen auch die über Schiffsbefrachtung kontrahirenden, zwar nicht gezwungen sein, jedoch die Freiheit haben, ihren Kontrakt vom See-Gericht bestätigen zu lassen.

§. 54. Die Mäkler müssen sich auch untereinander die Schiffer durch Beredungen und Vorspiegelungen nicht entziehen.

Ein Schiffer hingegen, insofern er mit der Befrachtung seines Schiffes sich nicht selbst abgeben will, ist zur Vermeidung aller Kollisionen und Streitigkeiten verbunden, bei Ausbietung seines Schiffes zur Fracht, nicht mehr als einen Mäkler anzunehmen. Sollte er aber gut finden, von dem angenommenen Mäkler abzugehen, so steht ihm dieses zwar frei, jedoch muß er alsdann denselben davon benachrichtigen, und ihm den Auftrag abnehmen.

§. 55. Damit auch alle Unterschleife vermieden werden, so den Schiffern und Rhedern zuwachsen können, so wird hiermit festgesetzt, daß kein Mäkler Schiffs-Rhedereien, von welcher Art sie immer sein mögen, weder selbst haben, noch dieserwegen mit anderen Kaufleuten oder Schiffern zusammen stehen, und heimlicherweise auf deren Namen in Schiffen rheden, oder Schiffsparthe haben, sondern sich mit dem Verdienst, so er als Mäkler hat, und der ihm festgesetzt ist, bei Verlust seines Dienstes begnügen soll, daher sollen auch diejenigen Mäkler, welche jetzt Schiffe und Schiffsantheile haben, oder sonst an Schiffen und Rhedereien mit anderen interessirt sind, sich a dato dieser Ordnung binnen einem Jahre davon losmachen, wozu sie ohnehin jetzt die beste und vortheilhafteste Gelegenheit haben, oder sie müssen bei Ablauf dieser Frist ihren Mäklerdienst aufgeben.

§. 56. Wenn ein Schiffer Gelder auf Bodmerei nehmen will, und sich hierzu eines Mäklers bedient, so muß derselbe nach Vorschrift des Preußischen See-Rechts Kap. 7, Art. 2 bei Vermeidung harter Ahndung und Strafe am Gute oder am Leibe, und Ersetzung alles verursachten Schadens, ehrlich und redlich, ohne Betrug verfahren und Niemanden gefährlicher und arglistiger Weise zum Vorschuß der Bodmerei zu verleiten, oder sonst um das Seinige zu bringen suchen.

§. 57. Da der Mäkler die Königliche Licent, Swiner Zoll und andere Ungelder bezahlt, so muß derselbe auch dafür stehen, daß solche richtig abgeführt werden, und sollen sich daher bemeldete Kassen lediglich an den Mäkler und nicht an den Kaufmann halten.

§. 58. Betreffend die Mäkler-Gebühren und in welcher Art solche die Mäkler zu fordern berechtigt sein sollen, so werden sie deshalb auf die dieser Ordnung beigefügte Vorschrift und Taxe (deren speciellere und deutlichere Bestimmung nach Verschiedenheit der Waaren und Objekte jedoch vorbehalten wird) was aber die Haverie-Sachen betrifft, nach dem §. 52 auf die jedesmalige Festsetzung des Seegerichts verwiesen, und müssen die darin bestimmten Sätze bei willkürlicher Strafe unter keinerlei Vorwand überschreiten.

§. 59. Jeder Mäkler schwört bei Antritt seines Dienstes vor dem Magistrat folgenden Eid, welcher auch von den schon jetzt bestellten Mäklern, um sie zu dieser neuen Ordnung zu verpflichten, abzunehmen ist:

Ich N. N. gelobe und schwöre zu Gott dem Allwissenden einen leiblichen Eid, daß, nachdem ich zum öffentlichen Mäkler bestellt und angenommen worden, ich diesen mir anvertrauten Dienst ehrlich, getreu, redlich und gewissenhaft versehen und ausüben, mich in dessen Verrichtungen, nach Vorschrift der Königlichen, für die Stadt Stettin gegebenen Mäkler-

Ordnung, des Preußischen See-Rechts, der Wechsel-. Assekuranz-, Banko- und anderer in das Handlungs-Wesen einschlagenden Ordnungen, Reglements und Gesetze, genau und unabweichlich verhalten, derselben von mir bemerkte heimliche und feine sowohl als öffentliche und grobe Uebertretungen gehörigen Orts anzeigen, zu keinen unerlaubten Geschäften und widergesetzlichen Handlungsarten mich gebrauchen lassen, denen meinen Dienst erfordernden Kaufleuten eifrig und redlich an die Hand gehen, ihren Nutzen und Vortheil möglichst befördern, ihre Geschäfts- und Handlungsgeheimnisse unverletzlich verschweigen, mich selbst aller Arten der Handlung und Gewerbe, auch aller Theilnehmung daran enthalten, mich für alle Arglist, allen Betrug und Hintergehungen hüten, alle durch meine Vermittelung geschlossenen Verträge in mein Tagebuch genau und umständlich verzeichnen, in vorfallenden Streitigkeiten, darüber, die reine Wahrheit sagen, mich mit den gesetzlich bestimmten Gebühren begnügen, überhaupt aber alle mir in der Mäkler-Ordnung vorgeschriebenen Pflichten genau erfüllen, und mich als einen rechtschaffenen, ehrliebenden und gewissenhaften Mäkler betragen und verhalten will. So wahr mir Gott rc.

§. 60. Damit auch auswärtige Kaufleute nicht dadurch, wenn die Mäkler, wie bis jetzt geschehen, in der Kaufmannsrolle stehen bleiben, irre gemacht, und an dieselben in kaufmännischen, den Mäklern verbotenen Geschäften, sich zu adressiren veranlaßt werden, so sollen sie in solchen Rollen künftig bloß als vereidete Mäkler aufgeführt werden, wobei es sich doch von selbst versteht, daß, wenn einer aufhört Mäkler zu sein und ein Handlungs-Gewerbe anfängt, oder als ein vorher gewesener Kaufmann darin zurücktritt, er gleich anderen Kaufleuten in gedachter Rolle alsdann anzusetzen ist.

§. 61. Die besonders auf Alt-Stettin eingerichtete Mäkler-Ordnung soll sowohl von den Kaufleuten als Mäklern auf das Genaueste beobachtet und in vorkommenden Fällen von dem Magistrat und dessen Stadt-, See- und Wett-, auch allen andern Gerichten und Obrigkeiten, ernstlich darauf gehalten und darnach verfahren und gesprochen werden, zu welchem Ende solche, durch öffentlichen Druck zu jedermanns Wissenschaft gebracht, auch einem jeden Mäkler gleich bei seiner Vereidung ein Exemplar derselben zugestellt werden soll.

Urkundlich haben Wir diese Mäkler-Ordnung Höchsteigenhändig unterschrieben und mit Unserm Königlichen Innsiegel bedrucken lassen. So geschehen und gegeben zu Berlin, den 18. April 1782.

(L. S.) Friedrich.

11. Zu den S. 315—319 mitgetheilten §§. 1305—1388 Tit. 8 Thl. 2 des A. L.-R. sind ergangen:

a. Präjudizien des Geheimen Ober-Tribunals.

§§. 1305, 1359, 1366. (Protokollbuch Nr. 105, 4. und 11. März 1836. III. Senat.)

aa. Der in das Journal gehörig eingetragene Vermerk vertritt die Stelle eines schriftlichen Kontrakts zwischen beiden Theilen, auch wenn die aus dem Journal ertheilten Auszüge (Schlußscheine) von den Kontrahenten nicht unterschrieben sind.

bb. Der Mäkler bedarf nicht nothwendig eines schriftlichen Auftrages, und findet bei solchen Geschäften die Anwendung der Vorschrift des §. 8. Tit. 13. Th. I. des Allg. L.-R. nicht statt. Auch können Nicht-Kaufleute kaufmännische Geschäfte durch Mäkler schließen.

§§. 1311, 1379—82. (Pr. 1409. 3. Febr. 1844. III. Senat.)

Das durch einen Mäkler geschehene Zuführen eines Kaufmanns enthält zwar ein Mäklergeschäft, berechtigt aber den Mäkler nicht, die in den letzteren §§. vorgeschriebenen Gebühren zu fordern, indem diese §§. nur dann zur Anwendung kommen, wenn der Abschluß der betreffenden Geschäfte durch den Mäkler bewirkt worden ist.

§§. 1322—1328. (Pr. 1973. 21. Januar 1848. IV. Senat.)

Wenngleich Mäkler für eigene Rechnung keine Handelsgeschäfte treiben dürfen, so sind dennoch die von ihnen diesem Verbot zuwider geschlossenen Verträge für ungültig nicht zu achten.

§. 1359. (Pr. 1404. 5. Februar 1844. Plenum.)

Es bedarf der gleichzeitigen Gegenwart beider schließenden Theile, bei der von dem Mäkler vorzunehmenden Aufzeichnung des geschlossenen Geschäftes in sein Taschen- oder Handbuch zur Rechtsbeständigkeit des Geschäfts nicht, wohl aber der successiven Gegenwart der Kontrahenten.

b. (§. 1308.) Publikandum der Königl. Regierung zu Königsberg vom 23. März 1813.[1])

Um nicht nur die Mißgriffe zu beseitigen, welche der in den Gewerbscheinen gebrauchte Ausdruck: kaufmännischer Kommissionär oder Spediteur, hin und wieder hervorgebracht hat, sondern auch, um manchem Unfuge zu steuern, der daraus in Bezug auf die Geschäfte der vereidigten Mäkler und Schiffs-Abrechner hervorgegangen ist, wird in Verfolg der von dem Königl. Min. des H. an die Königl. Reg. in Berlin unter dem 3. Septbr. v. J. erlassenen Verf. hiemit festgesetzt:

1) daß in Stelle der bisher ertheilten Gewerbescheine zum Betriebe der Geschäfte kaufmännischer Kommissionärs und Spediteurs künftig Gewerbescheine zum Kommissions- oder Speditionshandel ausgefertigt werden sollen, mit der hinzuzufügenden Bemerkung, daß solche nicht die Befugniß ertheilen, die Geschäfte eines Waaren-Fonds oder Schiffsmäklers zu betreiben;
2) daß die im Allg. L.-R. Th. 2. Tit. 8. §. 1308 ff. enthaltenen Bestimmungen, über die Folgen der Zuziehung unbefugter Mäkler durch öffentlichen und fortwährend auszuhängenden Anschlag auf der Börse in Erinnerung gebracht werden sollen, und
3) daß die Börsen-Vorsteher die Befugniß haben, von jedem, der auf der Börse sich mit solchen Mäklergeschäften befaßt, oder sich dessen verdächtig macht, die Vorlegung des Bürgerbriefs und des Gewerbescheins zu fordern, ihnen auch die Verpflichtung obliegt, wenn es sich findet, daß ein solcher Unbefugte Mäkelei getrieben hat, davon der Polizeibehörde zur Bestrafung desselben Anzeige zu machen. rc.

(A. III. 83. — 1. 71.)

c. (§§. 1311 und 1312.) Regulativ vom 31. März 1836 über die Pensionirung invalider Mäkler und Frachtbestätiger in Königsberg.

(Jahrbücher Bd. 47. S. 301. Gräff Bd. 10. S. 52.)

d. (§. 1312.) Besondere Börsen-Ordnungen, in denen sich zugleich Bestimmungen über die Funktion der Mäkler befinden, besitzen:

aa. Die Korporation der Kaufmannschaft zu Berlin vom 7. Mai 1825. (Ges.-Samml. 1825. S. 137.)
bb. Die Korporation der Kaufmannschaft zu Königsberg vom 13. September 1827. (Ges.-S. 1827. S. 128.)
cc. Desgl. zu Danzig v. 12. Jan. 1830. (G.-S. 1830. S. 10.)
dd Desgl. zu Elbing vom 24. April 1830. (G.-S. 1830. S. 73.)
ee. Desgl. zu Stettin vom 17. März 1832. (G.-S. 1832. S. 121.)

e. (§. 1359.) Entscheidung des Geh. Ober-Tribunals. Dasselbe führt aus, daß die Verabsäumung der Eintragung in das Taschen- oder Handbuch, als einer nicht wesentlichen Förmlichkeit, die Ungültigkeit des Geschäftes nicht nach sich ziehe, sondern nur die Unterlassung der Eintragung in das Journal und daß diese Eintragung spätestens am folgenden Tage geschehen sei [§. 1360], weil §. 1372 sonst keine Bedeutung haben würde; am wenigsten sei die Gegenwart beider Theile zur Giltigkeit erforderlich.

[Simon Entsch. Bd. 1 S. 21.]

f. (§. 1366) aa. Das Geh. Ober-Tribunal führt aus, daß nirgends geschrieben sei, daß nur diejenigen, welche wirklich kaufmännische Rechte haben, sich eines Mäklers bedienen dürfen, die Vorschrift §. 1366 mithin ganz allgemein gelte. (Simon, Entsch. Bd. 1. S. 20.)

bb. Das Geh. Ober-Tribunal nimmt mit besonderer Bezugnahme auf die §§. 2064 u. 2065 und die Analogie der Handlungsbücher an, daß die Eintragung in das Journal die Nothwendigkeit eines schriftlichen Vertrages auch bei Gegenständen über 50 Thlr. nicht erheische. (Simon, Entsch. Bd. 1. S. 15.)

12. Hinsichtlich der Strafen des unbefugten Betriebes von Mäkler-Geschäften bestimmten früher die §§. 1308 u. 1309 Tit. 8 Thl. 2 des A. L.-R. und die A. Kab.-Ordre v. 30. Juni 1841 — Ges.-S. 1841 S. 127. Seit dem Erscheinen der Gew.-Ordn. v. 17. Jan. 1845 disponirt hierüber:

---

1) Die K. Regierung zu Breslau hat unterm 12. Jan. 1819 — A. 3. 703. — 3. 23 — ein fast wörtlich gleichlautendes Publikandum erlassen. Insoweit diese Publikationen noch die Ausfertigung von Gewerbescheinen anordnen, sind dieselben als antiquirt anzusehen.

§. 177. Wer den selbstständigen Betrieb eines Gewerbes, zu dessen Beginne eine besondere Genehmigung (Konzession, Approbation, Bestallung) erforderlich ist, ohne die vorschriftsmäßige Genehmigung unternimmt oder fortsetzt, oder von den in der Genehmigung festgesetzten Bedingungen abweicht, hat Geldbuße von zweihundert Thalern oder Gefangniß bis zu drei Monaten verwirkt.

Enthält die Handlung ein Steuervergehen, so soll nicht außerdem noch auf eine Steuerstrafe erkannt werden, es ist aber darauf bei Zumessung der Strafe Rücksicht zu nehmen.

13. Ueber die Bestrafung des Ueberschreitens der gesetzlichen Mäklergebühren disponirten früher §§. 1286 und 1287 Tit. 20 Thl. 2 des A. L.-R. in Verbindung mit §. 1384 Tit. 8 Thl. 2 ibid. und die Kab.-Ordre v. 23. Nov. 1837 — Ges.-S. S. 218. —

Da die Mäkler zwar Beamte des Handelsstandes sind, nicht aber zu den unmittelbaren oder mittelbaren Staatsbeamten gehören, so kommen hinsichtlich ihrer Bestrafung für Taxüberschreitungen nicht die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs (§. 326), sondern die nachfolgenden Vorschriften der Allg. Gew.-Ordn. v. 17. Jan. 1845 zur Anwendung.

§. 186. Gewerbetreibende, welche die von der Obrigkeit vorgeschriebenen oder genehmigten Taxen überschreiten, haben Geldbuße bis zu funfzig Thalern oder im Unvermögensfalle verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verwirkt.

Machen sie nach vorgängiger zweimaliger Verurtheilung wegen solcher Vergehen sich eines Vergehens dieser Art von Neuem schuldig, so kann zugleich auf den Verlust der Befugniß zur selbstständigen Betreibung ihres Gewerbes für immer oder auf Zeit erkannt werden.

Neunte Abtheilung.

Von Rhedern, Schiffern und Befrachtern.

Die nachfolgenden Vorschriften des 11. u. 12. Abschnitts Thl. 2 Tit. 8 des A. L.-R. sind nach den Suarezschen Vorträgen (Jahrb. Bd. 41 S. 156) hauptsächlich aus dem Preuß. Seerechte v. 1. Dez. 1727 und aus der Assekuranz-Ordn. v. 18. Febr. 1766 entnommen.

I. Von Schiffen überhaupt.

§. 1389. Jeder, welcher gültige Verträge schließen kann, ist befugt, Frachtschiffe bauen und ausrüsten zu lassen.

§. 1390. Er muß jedoch zuvor die Erlaubniß der Obrigkeit dazu nachsuchen, und dahin sehen, daß bei dem Baue des Schiffes die wegen der Größe desselben, der Beschaffenheit der Materialien, der Regelmäßigkeit oder Festigkeit des Baues, oder sonst ergangenen Vorschriften, genau befolgt werden.

§. 1391. Ist das Eine oder Andere versäumt: so muß die Obrigkeit, sobald sich gegen die Einrichtung des Baues, und ob selbiger vorschriftsmäßig geführt sei, ein erhebliches Bedenken findet, das Schiff auseinander nehmen, und die Materialien, für Rechnung des unbefugt Bauenden, an den Meistbietenden verkaufen lassen.

§. 1392. Kein Schiff soll zum Transport der Frachten gebraucht werden. wenn es nicht mit einem Atteste der Obrigkeit über den vorschriftsmäßigen Bau desselben (Beil-Brief) versehen ist.

§. 1393. Derjenige ist für den Eigenthümer des Schiffes zu halten, auf dessen Veranstaltung selbiges erbaut worden, wenn gleich die Materialien einem Dritten gehört haben.

Dazu sind ergangen:

1. K.-O. v. 25. Septbr. 1815, wegen Vermessung der Schiffe und der danach zu regulirenden Abgaben.

Auf Ihren mir erstatteten Bericht vom 18. Juli c. nehme Ich keinen Anstand Folgendes zu bestimmen:

1) Es soll Behufs der Vermessung der Schiffe und der danach zu regulirenden Abgaben hinführo in den gesammten Häfen der Monarchie eine gleiche Schiffslasten-Größe angenommen werden, welche zu Vier tausend Berliner Pfund, oder 50 Berliner Scheffel Roggen, zu Achtzig Pfund der Scheffel, festgestellt wird.

2) Nach dem Ausfall der darnach vorzunehmenden Vermessung eines Schiffes, sollen sämmtliche, lediglich von den Schiffsgefäßen für die Benutzung des Hafens zu erlegende Abgaben geordnet worden, um auch hierbei die möglichste Einfachheit Statt finden zu lassen, und, da diese Schiffsgefäßgelder, wegen der örtlichen Verhältnisse nicht überall gleich sein können, so will Ich Ihnen überlassen, solche für jeden Hafen besonders, und so, daß sie dem Verkehr nie nachtheilig werden können, festzusetzen und bekannt zu machen. Paris, den 25. September 1815.

Friedrich Wilhelm.

(Ges.-S. 1815 S. 208.)

2. K.-O. v. 23. August 1821 über die Höhe der Kaffen.

Bei der immer mehr zunehmenden Gewohnheit der Schiffer, ihre Gefäße mit übertrieben hohen Spitzen versehen zu lassen, welche, namentlich bei hohen Wasserständen, manche Brücken theils gar nicht passiren können, theils denselben bei der Durchfahrt höchst nachtheilig sind, wird es allerdings nothwendig, die Höhe der Kaffen auf ein bestimmtes Maß zu beschränken.

Ich will diese Höhe daher nach Ihrem Vorschlage auf acht Fuß festsetzen, mit der Bestimmnung, daß vom 1. April k. J. an, Schiffsgefäße, welche unbeladen eine höhere Kaffe haben, nicht durch die Schleusen und Brücken durchgelassen werden dürfen. Berlin, den 23. August 1821.

Friedrich Wilhelm.

(Ges.-S. 1821. S. 157.)

3. Die Bestimmungen wegen Dekoration der Flaggen und Ausfertigung der Beilbriefe sind Seite 16 u. f. bereits mitgetheilt.

4. Das Geh. Ober-Tribunal nimmt in dem Urtel vom 1. Juni 1832 an, daß wenigstens die analoge Anwendung der Vorschriften des II. Abschnitts auf Stromschiffer keinem Bedenken unterliege, besonders wenn man die Verweisung der §§. 2452, 2456 und 2457 berücksichtige. (Simon Rechtsspr. Bd. 4, Seite 263.)

§. 1394. Er muß aber, im letzten Falle, den Dritten nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 9 §. 305 und 306 entschädigen.

§. 1395. Beim Verkaufe eines Schiffes finden die Grundsätze des Ersten Theils Tit. 11 §. 12 sqq. Statt. [1])

§. 1396. Wenn nicht das Gegentheil ausdrücklich bedungen worden: so wird angenommen, daß die Uebergabe durch Vollziehung des Kontrakts geschehen sei.

§. 1397. Welche Stücke als Zubehör eines Schiffes anzusehen sind, ist im Ersten Theil Tit. 2 §. 91 verordnet.

§. 1398. Auch das Boot wird als Zubehör des Schiffes betrachtet.

§. 1399. So oft ein Schiff verkauft, oder sonst von einem Eigenthümer auf den andern gebracht wird, soll ein ordentliches Inventarium aller darauf vorhandenen Geräthschaften aufgerichtet, und von beiden Theilen unterschrieben werden.

§. 1400. Ist kein solches Inventarium vorhanden: so werden nur diejenigen Stücke, welche im Kontrakte ausdrücklich benannt, oder nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 2 §. 91 für Zubehör zu achten sind, für mitverkauft geachtet.

§. 1401. Befindet sich das Schiff zur Zeit des Verkaufs auf der Reise: so werden die Frachtgelder für diese Reise, bei dem Mangel besonderer Verabredungen, als ein Vorbehalt des Verkäufers angesehen.

§. 1402. Der Verkäufer eines Frachtschiffes ist schuldig, das Schiff frei in allen Häfen und Strömen zu gewähren. (Th. 1 Tit. 11 §. 135 sqq.)

§. 1403. Wer von einem Boots- oder anderen Schiffsmanne einiges Schiffsgeräthe, als Tauwerk, Segel, Ruder und dergleichen ohne Vorwissen des Schiffers kauft, oder sonst an sich bringt, soll nicht allein selbiges ohne Entgeld

---

1) Präjudiz des Geh. Ober-Trib. v. 14. Aug. 1841 Nr. 1042. 3r Senat. Die zur Gültigkeit eines Vertrages über das Eigenthum eines Seeschiffes erforderliche Form ist nicht nach Allg. Ger.-O. Thl. 2 Tit. 1 §. 5, sondern nach den am Schlusse derselben allegirten Vorschriften der materiellen Landesgesetze, namentlich obiger §§. 1395 ff. zu beurtheilen. Die Ger.-Ordn. bestimmt nur, vor welchen Richter, im Falle eine gerichtlichen Aufnahme des Kontrakts erfolgen soll oder erfolgen muß, diese Aufnahme gehört.

wieder herausgeben, sondern auch überdies, gleich demjenigen, der von verdächtigen Personen gekauft hat, bestraft werden. (Tit. 20. Abschn. 14.)

§. 1404. Bei Vermiethung eines ganzen Schiffes gelten die Grundsätze des Ersten Theils Tit. 21 §. 258 sqq.)

§. 1405. Hat Jemand ein Schiff auf den ganzen Sommer gemiethet: so läuft der Kontrakt bis Martini.

§. 1406. Wird der Miether, ohne seine Schuld, durch Unglücksfälle genöthigt, über die bestimmte Zeit in See zu bleiben: so ist er zu keiner Erhöhung der Miethe verbunden.

§. 1407. Wegen Verpfändung der Schiffe und Schiffsgefäße treten die Vorschriften des Ersten Theils Tit. 20 §. 300 sqq. ein.

§. 1408.[1]) In jedem Falle, wo ein Pfandrecht sich nur auf eine oder mehrere Schiffsparten erstreckt, sind die übrigen Mitrheder befugt, von dem Pfandgläubiger, gegen Bezahlung der Schuld, die Abtretung seiner Rechte zu fordern.

Von Schiffs-Arresten.

§. 1409. Weder ein zum Auslaufen fertiges und beladenes, noch ein im Laden begriffenes Schiff, kann wegen Schulden mit Arrest belegt werden.

§. 1410. Sind solche Umstände vorhanden, daß sonst nach Vorschrift der Prozeßordnung der Realarrest zuläßig sein würde, so muß der Richter statt dessen dem Gläubiger, nach Anleitung des Ersten Theils, Tit. 20. §. 303 sq. ein vorläufiges Pfandrecht auf das Schiff bestellen, und den Schiffer als Sequester vereiden.

§. 1411. Eben dieses findet statt, wenn Waaren, welche sich schon über dem Bord des Hauptschiffes befinden, wegen Schulden mit Arrest belegt werden, und ist alsdann bei deren Verpfändung nach Vorschrift des Ersten Theils, Tit. 20. §. 374 sq. zu verfahren.

§. 1412. Alsdann haftet demjenigen, welcher den Arrest ausgebracht hat, das Schiff oder die Waare bis zum Betrage desjenigen, was er demnächst an Kapital, Zinsen und Kosten rechtskräftig erstreitet.

§. 1413. Ist das Schiff oder die Waare entweder gar nicht oder nicht bis zum vollen zu bestimmenden Werthe versichert, so kann der Arrestleger die Versicherung ergänzen.

§. 1414. Er muß zwar alsdann die Prämie vorschießen, kann aber diesen Vorschuß, nach rechtskräftig erstrittener Hauptforderung, unter den übrigen, vermöge §. 1412 ihm zukommenden, Erstattungen zurückfordern.

§. 1415. Wenn ein Schiff segelfertig liegt, so kann kein Schiffsmann wegen Schulden oder anderer bürgerlicher Ansprüche, ohne Genehmigung des Schiffers, daraus genommen, und zur persönlichen Haft gebracht werden.

§. 1416. Wird aber dem Schiffer sofort ein anderer tüchtiger und annehmlicher Schiffsmann für dieselbe Heuer gestellt: so muß er sich den Arrest gefallen lassen.

§. 1417. Dagegen kann in jedem Falle der Gläubiger eines Schiffsmannes desselben bewegliche Sachen und Effekten, in sofern selbige nicht zur Fortsetzung der Reise unentbehrlich sind, in Beschlag nehmen lassen.

§. 1418. Auch auf die rückständige Heuer kann bis zur Hälfte Arrest angelegt werden; nicht aber auf die künftige Heuer.

§. 1419. Wird ein Arrest auf Schiff oder Ladung nicht wegen Schulden, sondern wegen Eigenthumsansprüche oder aus andern Gründen angelegt, so treten die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften von Arresten ein.

II. Von Rhederei überhaupt.

§. 1420.[2]) Wer unter dem Schutze des Staats den Transport der Frachten mit Seeschiffen als Hauptgeschäft treibt, wird Schiffsrheder genannt.

§. 1421.[3]) Wer Rhederei treiben könne, muß nach den Gesetzen und Verfassungen jedes Orts beurtheilt werden.

---

1) vergl. §. 328 Tit. 20 Thl. 1 A. L.-R.

2) Kab.-Ordre vom 20. Juni 1822 wegen Beförderung der inländ. Rhederei. — siehe p. 12.

3) Zum Transport der Waaren von Königsberg nach Pillau, von da auf die Rhede, und von da in die Seeschiffe, ingleichen von den Seeschiffen auf die Rhede, von da nach Pillau und von da nach Königsberg hat die Bordings-Rheder-Zunft in Königsberg ein vorzügliches Recht.

Die Bordinge (Leichter-Fahrzeuge) werden unter der Direktion des Kommerzien-Kollegii sowohl bei dem Bau, als in der Folge alle Frühjahr vor Anfang der Schifffahrt untersucht, und müssen so gebaut werden, daß sie sowohl die Ost- als die Nordsee halten können.

Ohne Anweisung des Kommerzien-Kollegii darf kein Bording von einem Seeschiffer oder Befrachter gemiethet, und diese Anweisung nur auf solche Bordinge ertheilt werden, die bei der Untersuchung tüchtig befunden werden.

Die Bordingsrheder müssen die Anweisung des Kommerzien-Kollegii auch in später Herbstzeit sogleich befolgen.

§. 1422. Wo diese keine deutliche Entscheidung enthalten, findet eben das Statt, was im Siebenten Abschnitte §. 476 sq. von der Befugniß, Kaufmannschaft zu treiben, verordnet worden.

§. 1423. Wer die Rechte eines Kaufmanns gehörig erlangt hat, ist dadurch in der Regel zur Rhederei befugt.

§. 1424. Die Rheder sind verbunden, ihr Schiff mit tüchtigen Beil-, See- und Kaufbriefen und Pässen zu versehen, widrigenfalls sie, wenn wegen Mangels derselben, dem Schiffer und Volke, oder andern Interessenten, Schaden entsteht, dafür verhaftet sind.

§. 1425. Die Schiffspässe und Beilbriefe, desgleichen die in Seesachen gewöhnlichen Protestationen, Verklärungen der Schiffsleute, oder andere dergleichen öffentliche und gerichtliche Instrumente, welche in hiesigen Landen aufgenommen werden, sollen von keiner Kraft sein, wenn sie nicht bei der Königlichen Admiralität oder bei der Licentkammer, oder wohin sonst an jeden Ort die Schiffs- und Seesachen gewiesen sind, in glaubwürdiger Form ausgefertigt worden.

Verhältniß der Rheder unter sich.

§. 1426. Mehrere Rheder stehen unter einander in eben dem Verhältnisse, als die Interessenten einer auf bestimmte Geschäfte gerichteten Gesellschaft. (Th. 1, Tit. 17, §. 186 sq.)

§. 1427. Die Vertheilung des Gewinnes und Verlustes geschieht, bei dem Mangel besonderer Abreden, nach Verhältniß der Schiffsparten.

§. 1428. Darnach werden auch die Stimmen berechnet, wenn über gemeinschaftliche Angelegenheiten ein Schluß abgefaßt werden soll. (Th. 1, Tit. 17, §. 12 sq.)

§. 1429. Ist jedoch von einer Ausbesserung des Schiffs die Rede, welche der Schiffer und ein vereideter Schiffsbaumeister nothwendig finden, so muß damit, ohne Rücksicht auf die Mehrheit der Stimmen, verfahren werden.

§. 1430. Will der größere Theil der Rheder sich dieses nicht gefallen lassen, so steht denselben frei, auf den öffentlichen Verkauf des Schiffes anzutragen.

§. 1431. Ein von den Rhedern zur Verwaltung ihres gemeinschaftlichen Interesses bestellter Schiffsdirektor, hat alle Rechte und Pflichten eines Handlungsfaktors oder Disponenten. (§. 497 sq.)

§. 1432. Ist die Bestellung eines solchen Schiffsdirektors von sämmtlichen Rhedern dem Schiffer bekannt gemacht worden, so ist dieser schuldig, so lange bis sämmtliche Rheder ihm andere gemessene Anweisungen ertheilen, den Verfügungen desselben allein Folge zu leisten.

Vom Austritte aus der Rhederei.

§. 1433. So lange ein Schiff auf der Fahrt begriffen ist, kann keiner der Interessenten die Aufhebung der Gesellschaft verlangen.

§. 1434. Wird jedoch über das Vermögen eines Rheders Konkurs eröffnet, so sind die übrigen Mitrheder sogleich befugt, sich, nach näherer Vorschrift der Konkursordnung, mit seiner Kreditmasse auseinander zu setzen.

§. 1435. Eben dies findet Statt, wenn der Fall eintritt, daß ein Mitrheder von den übrigen ausgeschlossen werden kann. (Th. 1 Tit. 20 §. 274.)

§. 1436. Nach Endigung einer Fahrt steht einem Jeden frei, auf den öffentlichen Verkauf des Schiffes anzutragen, wenn der Kontrakt nicht das Gegentheil enthält.

Vom Vorkaufs- und Rückforderungsrecht.

§. 1437. Will ein einzelner Rheder nur seine Schiffspart verkaufen: so steht den Mitgliedern ein gesetzliches Vorkaufsrecht zu. (Th. 1 Tit. 20 §. 573.)

§. 1438. Sie müssen sich aber, bei Verlust ihres Rechts binnen Drei Tagen, nachdem ihnen die gehörige Bekanntmachung geschehen ist, erklären: ob sie den Vorkauf ausüben wollen oder nicht. (Th. 1 Tit. 20 §. 610 sqq.)

Die näheren Bestimmungen ihrer Zunft-Verfassung sind im Bordings-Reglement v. 8. März 1719 und dessen Deklaration v. 11. Januar 1753 enthalten. [Ostpreuß. Prov.-R. Zusatz 198].

Die Bordingsleute erhalten außer der vom Bordingsrheder zu empfangenden Heuer von den Befrachtern oder Seeschiffen für jede Last 2 Groschen Gats-Pfennig, und außerdem von Getreide und Schüttgütern 1½ Gr. und von Flachs und Hanf oder andern Stückgütern 6 Gr. von der Last an Steuerlohn, sonst Pröhm- oder Kuhlgelder genannt. [Ebend. Zus. 150.]

An Wartegeld bei verzögerter Entlassung sind jedem Manne 15 Gr. täglich zu entrichten.

Zu Bezahlung der Heuer genießt der Schiffer eine 48stündige Frist, und zahlt für jeden folgenden Tag 2 Thlr. Strafe zur Schiffer-Armenkasse. [Ebend. Zus. 151.]

Jeder Bordingsrheder muß drei Arbeiter auf eigene Kosten halten, die mehr erforderlichen zahlt der Befrachter. [Ebend. Zus. 452.]

Bei den Bordingen werden unter Lasten Roggenlasten zu 118 Pfd. verstanden. [Ebend. Zus. 154.]

§. 1439. Haben die Rheder einen Schiffsdirektor bestellt: so ist es hinreichend, wenn die Bekanntmachung nur an diesen geschieht; und die Mitglieder verlieren durch seine Versäumniß ihr Vorkaufsrecht.

§. 1449. Ist der Verkauf ohne gehörige Bekanntmachung, oder vor Ablauf der dreitägigen Frist geschehen: so steht den Mitrhedern das Rückforderungsrecht binnen Vier Wochen zu. (Th. 1 Tit. 20 §. 631 sq.)

§. 1441. Wollen mehrere Mitrheder zur Ausübung des Vorkaufs- oder Näherrechts gelassen sein: so hat derjenige den Vorzug, welcher sich dazu bei dem gehörigen Gerichte zuerst gemeldet hat.

§. 1442. Haben sich mehrere zugleich gemeldet: so steht dem bisherigen Besitzer die Wahl frei, mit welchem unter ihnen er sich einlassen wolle. (Th. 1 Tit. 17 §. 62.)

§ 1443. Ein Mitrheder, welcher zugleich zum Schiffer bestellt worden, erlangt dadurch, weder in Ansehung des Vorkaufs noch sonst, ein besonderes Vorrecht vor den übrigen Mitrhedern; und wird in allem, was die Führung des Schiffes betrifft, einem andern Schiffer gleich geachtet.

§. 1444. Es macht dabei keinen Unterschied, wenn er auch die Führung des Schiffes, bei seinem Eintritt in die Rhederei, sich zur besondern Bedingung gemacht hätte.

Verhältniß zwischen Rhedern und Schiffern.

§. 1445. [1]) Derjenige, welchem die Aufsicht und Führung des ganzen Schiffes von den Rhedern übertragen ist, wird, ohne Rücksicht anf den ihm etwa beigelegten besondern Namen, als Schiffer betrachtet.

Bestellung des Schiffers.

§. 1446. Es soll Niemand in hiesigen Landen zum Schiffer angenommen werden, der nicht zuvor von dem Schiffer-Alten mit Zuziehung eines geschickten Mathematikers geprüft, und mit einem Atteste versehen worden: daß er in der Steuermannskunst erfahren sei; durch Reisen schon die nöthigen Land- und Revierkenntnisse erlangt habe; den Schiffbau verstehe; auch in den Seerechten und Gebräuchen bewandert sei. [2])

§. 1447. Die Rheder müssen bei eigner Vertretung keinen zum Schiffer bestellen oder behalten, der die Schifffahrt nicht versteht, oder solche grobe Fehler an sich hat, die ihn zur Wahrnehmung seiner Pflichten untüchtig machen. (Th. 1 Tit. 6 §. 62 sq.)

§. 1448. Auch dürfen sie einen Schiffer, der bereits ein Schiff geführt hat, nicht eher annehmen, als bis die geschehene Entlassung aus seinem vorigen Dienste gehörig nachgewiesen ist.

§. 1449. Das Verhältniß zwischen Rhedern und Schiffern ist, im Allgemeinen, nach den Gesetzen von Verträgen über Handlungen zu beurtheilen. (Th. 1 Tit. 11 Abschn. 8.)

§. 1450. Zu Verhütung alles Streites muß mit dem Schiffer, wegen der Heuer und anderen Konditionen, ein schriftlicher Kontrakt geschlossen werden.

§. 1451. Unter Abwesenden vertritt die zwischen den Schiffern und den Rhedern, oder deren Bevollmächtigten, gepflogene Korrespondenz die Stelle des Kontrakts.

---

1) K.-O. v. 23. Sept. 1835 [Gesetzsamml. p. 222]. Die Vorschriften des A. L.-R. über das Verhältniß des Rheders zum Schiffer finden auch auf Stromfahrzeuge Anwendung:

Zur Beseitigung des Mangels gesetzlicher Bestimmungen über das Rechtsverhältniß der Eigenthümer von Stromfahrzeugen zu den Führern derselben, und der Schiffsführer zu den Schiffsknechten, will ich, vorbehältlich der allgemeinen Gesetzrevision, auf Ihren Bericht vom 14. v. M. bestimmen:

1. daß die Vorschriften der Gesinde-Ordn. v. 8. Nov. 1810 auch auf das Verhältniß zwischen den Stromschiffern zu den Schiffsknechten angewendet werden, wie sie durch Meine Order v. 23. Nov. 1831 schon auf die Seeschifffahrt für anwendbar erklärt sind;
2. daß die Vorschriften des A. L.-R. über das Verhältniß der Schiffsrheder zu den Schiffern auch auf das Verhältniß der Eigenthümer der Stromfahrzeuge zu den Stromschiffern ausgedehnt werden;
3. daß das Verhältniß zwischen den Stromschiffern und den Befrachtern nach den Bestimmungen des A. L.-R. Thl. 1 Tit. 11 §§. 869–920 zu beurtheilen, und
4. daß bei Streitigkeiten zwischen den Eigenthümern der Stromfahrzeuge u. den Schiffern so wie zwischen den Schiffern und dem Schiffsvolke, der Polizeibehörde des jedesmaligen Aufenthaltsorts der Interessenten die Entscheidung insoweit, als sie derselben in Gesindesachen zusteht, mit Vorbehalt der an einzelnen Orten nothwendigen Reglementar-Bestimmungen zu übertragen ist,

Sie haben diese Bestimmungen durch die Gesetzsammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Breslau, den 23. Sept. 1835. Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister v. Kamptz, Mühler, v. Rochow u. den Wirkl. Geh. Rath Rother.

2) Antiquirt. siehe 3te Abthl. p. 15.

§. 1452. So weit aus dieser ein Anderes nicht erhellt, wird angenommen, daß der neue Schiffer in den Kontrakt des vorigen getreten sei.

§. 1453. Bei dem Mangel eines schriftlichen Kontrakts, finden die Vorschriften des Ersten Theils Tit. 5 §. 155 sq. Anwendung; und in so weit es dabei auf eine mündliche Abrede ankommt, wird der Schiffer zu deren eidlicher Bestärkung gelassen.

Entlassung desselben.

§. 1454. Hat sich Jemand zum Schiffer annehmen lassen, der die zur Schifffahrt nöthigen Kenntnisse nicht besitzt: so sind die Rheder an den geschlossenen Kontrakt nicht gebunden.

§. 1455. Vielmehr soll dergleichen Schiffer zur Rückgabe alles Empfangenen und zum Ersatze des verursachten Schadens, durch rechtliches Erkenntniß angehalten, auch noch überdies mit willkürlicher Geld- oder Gefängnißstrafe belegt werden.

§. 1456. Finden, außer diesem Falle, die Rheder nöthig, den Schiffer vor Ablauf der im Kontrakte bestimmten Zeit zu entlassen: so ist derselbe zwar schuldig, sobald ihm diese Entschließung der Rheder bekannt wird, sich aller Verfügung über das Schiff zu enthalten.

§. 1457. Wird aber hiernächst ausgemittelt, daß die Rheder den Schiffer ohne genugsam erhebliche Ursache zu frühzeitig entlassen haben: so müssen sie denselben vollkommen schadlos halten; und es soll ihm auf Kosten der Rheder ein gerichtliches Attest über seine Unschuld ertheilt werden.

Pflichten des Schiffers gegen die Rheder überhaupt.

§. 1458. Sobald dem Schiffer das Schiff übergeben ist, muß er die Beschaffenheit desselben und der Schiffsgeräthe genau untersuchen, die daran entdeckten Mängel den Rhedern anzeigen, und wenn sie nicht am Orte gegenwärtig sind, deren schleunige Abhelfung besorgen.

§. 1459. Wird von den am Orte gegenwärtigen Rhedern die nöthige Ausbesserung entweder gar nicht, oder nicht hinreichend vorgenommen: so muß er der Admiralität oder Licentkammer, oder wohin jedes Orts die Schiffs- und Seesachen gewiesen sind, davon schleunige Anzeige thun.

§. 1460. Unterläßt er das Eine oder Andere: so wird er für allen dadurch entstehenden Schaden mit verhaftet.

§. 1461. Der Schiffer ist schuldig, der Rheder Vortheil in allen Schiffsgeschäften möglichst zu befördern, und allen besorglichen Nachtheil nach seinen Kräften abzuwenden.

§. 1462. Dabei muß er die Versehen vertreten, die ein vorsichtiger und erfahrner Schiffer sich nicht würde zu Schulden kommen lassen.

§. 1463. Bei wichtigen und bedenklichen Fällen, wo Schiff, Ladung und Menschen in Gefahr stehen, sowohl im Hafen, als auf der See, muß er mit seinen Schiffsleuten Seemannschaft oder Schiffsrath halten.

§. 1464. Es ist jedoch zur Deckung des Schiffes hinreichend, wenn zu einem solchen Schiffsrathe nur der Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann gezogen werden.

§. 1465. Fehlt einer von diesen: so muß der Schiffer an dessen Stelle wenigstens einen andern Schiffsmann zuziehen.

§. 1466. An die Meinung des Schiffsraths ist der Schiffer zwar nicht gebunden; wenn er aber demselben ohne erhebliche von ihm klar zu beweisende Gründe zuwider handelt: so macht er sich wegen des daraus entstehenden Schadens verantwortlich.

§. 1467. Der Schiffer darf das Schiff, vor beendigter Reise, ohne der Rheder Einwilligung, unter keinem Vorwande verlassen.

§. 1468. Selbst in dem Falle, wenn der Schiffer nur auf eine bestimmte Zeit gedungen worden, und die Reise binnen dieser Frist nicht geendigt werden kann, muß er dennoch das Schiff an den Ort seiner Bestimmung abliefern.

§. 1469. Wird der Schiffer durch Krankheit oder andern Zufall verhindert, die Reise fortzusetzen: so muß er den Rhedern, oder deren Bevollmächtigten, davon Nachricht geben, und ihre Verfügung abwarten.

§. 1470. Kann die Fortsetzung der Reise bis zum Eingang dieser Verfügung nicht verschoben werden: so ist er berechtigt, einem Andern an seiner Stelle die Führung des Schiffes aufzutragen.

§. 1471. Für die Handlungen eines in solchem Falle bestellten Substituten haftet er nur in so fern, als er bei der Auswahl desselben ein mäßiges Versehen begangen hat.

Bei Ladung des Schiffes.

§. 1472. Ehe ein Schiffer Ladung einnimmt, muß er, allenfalls mit Zuziehung der nöthigen Sachverständigen, das Schiff genau untersuchen, und sich hinreichende Gewißheit verschaffen, daß selbiges zu der vorhandenen Reise tüchtig und genugsam ausgerüstet sei.

§. 1473. Finden sich bei dieser Untersuchung Mängel am Schiffe, oder an der Ausrüstung; so muß der Schiffer nach Vorschrift des §. 1458. 1459 verfahren.

§. 1474. Wird ausgemittelt, daß ein Schiffer Ladung eingenommen habe, obgleich das Schiff nicht tüchtig und genugsam ausgerüstet gewesen: so soll er sowohl den Rhedern und Befrachtern, als den Versicherern, für allen Schaden haften; und außerdem, wegen der durch diese Fahrlässigkeit irgend Jemanden an Leben, Leib oder Vermögen zugestoßenen Verletzungen, nach Vorschrift des Kriminalrechts bestraft werden.

§. 1475. Für die gehörige Beladung des Schiffes muß der Schiffer vorzügliche Sorgfalt anwenden; und besonders darauf sehen: daß das Schiff nicht zu leicht geladen, sondern allenfalls mit dem nöthigen Ballaste versehen, auch weder im Grunde, noch oben, noch auf Einer Seite zu sehr belastet werde, sondern eine bequeme Fahrt habe.

§. 1476. Er muß ferner leckende Güter nicht auf trockene stauen; keine schwache Packlage unterlegen; und die Güter gut garniren.

§. 1477. Nimmt er eine lose Ladung ein oder fährt er mit Ballast: so soll er in der Mitte ein tüchtiges Schloß machen, damit die Ladung nicht übergehen könne.

§. 1478. Auch muß er die Ladung fest stauen, und sie gehörig mit Holz unterschlagen.

§. 1479. Bedient er sich beim Stauen der Schrauben oder Wagewinden: so muß er Bretter vor die Schraube, oder Holz zwischen die Klau legen, damit er nicht die Packlage verderbe.

§. 1480. Sind diese Vorschriften (§. 1476 bis 1479) von ihm oder seinem Volke verabsäumt worden: so haftet er für allen Schaden.

§. 1481. An solchen Orten, wo verordnete Stauer sind, muß er dahin sehen, daß diese keinen Fehler an der Stauung begehen: und wenn sie sich nicht abhalten lassen wollen, dagegen Protest aufnehmen lassen.

§. 1482. Hat er dies verabsäumt: so soll ihm die Entschuldigung, daß der Fehler durch die Stauer veranlaßt sei, nicht zu statten kommen.

§. 1483. Die Ueberladung des Schiffes muß der Schiffer mit gleicher Sorgfalt vermeiden, und kann, bei dadurch entstehendem Schaden, sich mit dem Verlangen der Befrachter oder Spediteurs gegen die Vertretung nicht schützen.

§. 1484. In allen Fällen, wenn auch kein Schade geschehen ist, muß der Schiffer den doppelten Betrag der bedungenen Fracht, für jede zu viel eingenommene Last, zur Schiffer-Armenkasse als Strafe entrichten.

§. 1485. Ein Schiffer, der von einem unbekannten oder unsicheren Befrachter Güter an Bord nimmt, deren Qualität er nicht genau kennt, haftet für den Schaden, welcher aus der verborgenen Qualität entsteht.

§. 1486. Eben dieses findet Statt, wenn er, ohne der Rheder und Befrachter Einwilligung, Kontrebande, oder andere dergleichen Güter ladet, welche das ganze Schiff und die Ladung in Gefahr setzen.

§. 1487. Ferner, wenn er in Kriegeszeiten Güter einnimmt, deren äußere Beschaffenheit eine unrichtige Angabe des Befrachters vermuthen läßt.

Bei Führung desselben.

§. 1488. Der Schiffer darf nach beendigter Ladung nicht ohne Noth vom Schiffe gehen, vielweniger auf dem Lande übernachten.

§. 1489. Wird er durch vorfallende Umstände dazu genöthigt; so muß er die Aufsicht über das Schiff während seiner Abwesenheit dem Steuermanne auftragen.

§. 1490. Schiffer und Steuermann dürfen sich also niemals zu gleicher Zeit vom Schiffe entfernen.

§. 1491. Der Schiffer darf ohne Noth den ihm vorgeschriebenen Kurs nicht ändern, noch in andere, als die ihm bestimmten Häfen einlaufen; widrigenfalls er den Rhedern und Befrachtern für allen daraus entstehenden Schaden haftet.

§. 1492. Ist ihm kein Kurs vorgeschrieben: so muß er den nächsten und sichersten Weg zum Orte seiner Bestimmung nehmen.

§. 1493. Wird er durch Nothfälle den Kurs zu ändern, oder einen andern Hafen zu suchen veranlaßt: so muß er den Rhedern baldmöglichst davon Nachricht geben.

§. 1494. Segelt der Schiffer unter Konvoy, oder errichteter Admiralschaft: so muß er dieselbe nicht vorsätzlich brechen, noch sich von den übrigen Schiffen ohne Noth entfernen.

§. 1495. Hat er diesem zuwider gehandelt: so haftet er den Rhedern und Befrachtern wegen eines jeden Verlustes, der durch Haltung der Admiralschaft wäre vermieden worden; so wie den übrigen Schiffen wegen seines etwanigen Kosten-Beitrages.

§. 1496. Jeder Schiffer ist bei eigener Vertretung schuldig, er mag unter Segel oder vor Anker sein, die Schiffsleuchte bei Nacht aufzustecken; auch wenn er vor Anker liegt, über demselben den sogenannten Wächter befestigen, und schwimmen zu lassen.

§. 1497. Außer dem höchsten Nothfalle muß er, bei gleicher Verantwortung, nicht ohne die bestellten Piloten oder Lootsen ein- und aussegeln; dem Piloten im Ein- und Ausbringen des Schiffes das Kommando lediglich überlassen; auch sein Schiffsvolk anhalten, demselben in allen Stücken, besonders bei Regierung des Ruders und der Segel, genau zu folgen.

Bei der Einlaufung in einen Hafen.

§. 1498. Läuft er nach der Abfahrt vom Ladungsplatze in einen Hafen ein, wo ein ihm bekannt gemachter Bevollmächtigter der Rheder sich befindet: so muß er sich bei diesem unverzüglich melden, und ohne Vorwissen und Einwilligung desselben nichts von Erheblichkeit unternehmen.

Bei Aufnehmung der nöthigen Gelder.

§. 1499. Ist der Schiffer an einem fremden Orte, wo keine Bevollmächtigte der Rheder sich befinden, Gelder zur Fortsetzung der Reise aufzunehmen genöthigt: so muß er dieselben darlehnsweise auf die möglichst besten Bedingungen zu erhalten suchen.

§. 1500. Kann er dergleichen Darlehn nicht aufbringen: so muß er sich die benöthigten Gelder auf Bodmerei zu verschaffen suchen.

§. 1501. Findet weder das Eine noch das Andere Statt: so steht ihm frei, von den geladenen Waaren, oder von den entbehrlichen Schiffsgeräthschaften, so viel als zur Bestreitung solcher Ausgaben unumgänglich nothwendig ist, zu verpfänden oder zu veräußern.

§. 1502. Er muß aber in allen vorstehenden Fällen (§. 1499. 1500. 1501) die Umstände, welche ihn in Verlegenheit setzen, dem Seegerichte des Orts, wo er vor Anker liegt, anzeigen; dieselben, nebst dem Steuermanne und zweien Schiffsleuten eidlich erhärten; und ein Instrument darüber errichten lassen.

§. 1503. Vernachlässigt er diese Vorschrift: so muß er, wenn demnächst die Rheder oder Befrachter die Nothwendigkeit des Darlehns oder der Veräußerung nicht anerkennen wollen, dieselbe vollständig erweisen; und soll zum Erfüllungseide darüber nicht gelassen werden.

Wegen der Korrespondenz mit den Rhedern.

§. 1504. Der Schiffer ist schuldig, die Rheder, so viel als möglich, von allen auf der Reise sich ereignenden erheblichen Vorfällen zu benachrichtigen.

§. 1505. Insonderheit muß er ihnen die Ankunft und Abreise, Frachtschließung über Waaren und Personen, Ablieferung der Fracht und Frachtgelder, das Einlaufen in einen Nothhafen, u. d. m. bei erster Gelegenheit melden.

Wegen Führung des Tagebuches.

§. 1506. Außerdem muß er ein richtiges und vollständiges Tagebuch über die ganze Reise entweder selbst führen, oder durch den Steuermann führen lassen.

§. 1507. In diesem Tagebuche müssen alle merkwürdige, vor, während, und nach der Reise geschehene Vorfälle, verzeichnet werden.

§. 1508. Besonders gehören dahin die bedungene Fracht; die Annahme oder Abdankung des Volkes; der Empfang und die Ablieferung der Waaren; die Abfertigung bei den Zöllen und Licenten; die während der Reise vorgefallenen Veränderungen des Windes und Wetters, und dergleichen.

§. 1509. Auch die während der Reise auf dem Schiffe entstandenen Todesfälle, ingleichen die vorgefallenen Beschädigungen an Schiff oder Ladung, müssen in das Tagebuch genau eingetragen werden.

§. 1510. Der Schiffer und Steuermann müssen dieses Journal dergestalt getreulich führen, daß sie die Richtigkeit desselben auf Erfordern eidlich bestärken können.

§. 1511. Sie müssen dasselbe innerhalb Vier und zwanzig Stunden nach ihrer Ankunft dem Seegerichte des Lossungsplatzes, wenn aber die Beschaffenheit der Gewässer eine frühere Brechung der Ladung nöthig macht, dem Gerichte des Vorhafens im Original übergeben.

§. 1512. Ist das Tagebuch nicht gehalten, oder nicht gehörig fortgeführt worden: so sollen der Schiffer und Steuermann, außer der Verhaftung für allen daraus entstehenden Schaden, wenn der Fehler aus bloßer Nachlässigkeit entstanden ist, den vierten Theil der verdienten Heuer als Strafe entrichten; bei ausgemitteltem bösen Vorsatze aber als Verfälscher bestraft werden.

§. 1513. Außerdem muß der Schiffer eine jede seiner Angaben, worauf er für sich einen Anspruch oder Vertheidigung gründen will, durch andere rechtliche Beweismittel vollständig darthun; und kann darüber zum Erfüllungseide nicht gelassen werden.

Wegen der Fracht.

§. 1514. Der Schiffer muß an der mit den Rhedern bedungenen Heuer sich begnügen, und darf ohne deren Genehmigung keine Waaren für eigene Rechnung, weder im Raume, noch auf der Decke, noch in den Kellern, auch nicht in der Kajüte mitnehmen. [1])

§. 1515. Handelt er diesem Verbote zuwider: so soll er den Vierten Theil des Werths der mitgenommenen Waaren den Rhedern zur Strafe entrichten.

§. 1516. Ist aber der Schiffer zugleich Mitrheder, oder hat er für einen der Rheder, ohne die Fracht zu bedingen, Waaren einladen lassen: so muß er den mittleren Satz des am Ladungsplatze gewöhnlichen Frachtlohns bezahlen.

§. 1517. Ferner muß er, bei Annehmung der Fracht, vornehmlich seiner Rheder Nutzen zu befördern suchen, und um der Kaplaken [2]), Schreibegeldes, oder anderes eignen Vortheils willen, keine gute Fracht ausschlagen.

§. 1518. Auch darf er an Kaplaken, Schreibegeld, oder sonst, wenn ihm dergleichen Vortheile von den Rhedern zugestanden worden, nicht mehr als den Dreißigsten Theil der Fracht nehmen, widrigenfalls er den doppelten Betrag des ganzen erhaltenen Kaplaken-, Schreibegeldes, oder andern Vortheils, der Schiffer-Armenkasse zur Strafe erlegen soll.

Wegen der Rechnungsablegung.

§. 1519. Bei Endigung jeder Reise muß der Schiffer den Rhedern genaue Rechnung ablegen, auch während derselben, so oft es von den Rhedern oder demjenigen, welchem sie dazu Auftrag ertheilt haben, verlangt wird, Auskunft über die Einnahmen und Ausgaben ertheilen.

§. 1520. Hat ein Schiffer von der Fracht oder Schiffsprovision etwas unterschlagen: so soll er zum doppelten Ersatze angehalten, und außerdem als ein Betrüger gestraft werden.

§. 1521. Eben dies findet Statt, wenn der Schiffer, zum Nachtheile der Rheder oder Versicherer, mit den Schiffshandwerkern und Lieferanten sich einversteht.

Verpflichtung der Rheder durch die Handlungen des Schiffers.

§. 1522. Zum Verkaufe des ganzen Schiffes aus freier Hand ist der Schiffer, ohne ausdrückliche Einwilligung der Rheder, oder ihrer Bevollmächtigten, nicht befugt.

§. 1523. Sollten besondere Umstände den schleunigen Verkauf desselben nothwendig oder für die Rheder nützlich machen: so muß der Schiffer diese Umstände den Gerichten des Orts anzeigen, eine Taxe durch vereidete Sachverständige aufnehmen lassen, und den Verkauf durch öffentliche Licitation veranstalten.

§. 1524. Unterläßt er dies: so muß er den Werth des Schiffes zur Zeit der Abfahrt bezahlen, wenn er nicht die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des vorgenommenen Verkaufes vollständig darthun kann.

§. 1525. Durch andere von dem Schiffer, während der Reise, wegen des ihm untergebenen Schiffes eingegangene Verbindlichkeiten, werden die Rheder eben so, als ein Handlungseigenthümer durch die Unternehmungen seines Faktors oder Disponenten verhaftet. (3. 497 sq.)

§. 1526. Gegen diese Verbindlichkeiten können die Rheder durch den

---

1) Auszug aus der K.-O. v. 10. Aug. 1808 betreffend die Frachten in Kriegszeiten.

Wenn in Kriegszeiten von den Militairbehörden zur Wegschaffung der Truppen oder Militairstücke Schiffern weit höhere als die principienmäßigen von den Seegerichten normirte Preise versprochen werden, können diese Militairbehörden aus den diesfallsigen Kontrakten in Anspruch genommen werden?

Die oben aufgeworfene Frage ist durch die K.-O. v. 10. Aug. 1808 dahin entschieden, daß dergl. Klagen, sie mögen von einländischen oder neutralen Schiffen erhoben werden, zurückgewiesen werden sollen, im letzteren Falle aber und wenn besondere Widersprüche deshalb eintreten, soll hierüber immediate berichtet werden.

[Rabe Bd. 9 p. 679. Matthis B. 6 p. 474.]

2) Kapplacken, ein gewisses Geld, welches der Schiffer von jeder Tonne noch über die bedungene Fracht erhält, gleichsam zu einer Kappe.

Vorwand, daß der Schiffer die ihm ertheilte Vollmacht überschritten habe, sich nicht schützen.

§. 1527. Auch werden die Rheder von dieser Vertretung nicht frei, wenn gleich der Schiffer das ganze Schiff gemiethet haben sollte.

§. 1528. Den durch die Schuld des Schiffers oder der Schiffsleute an der Ladung oder den Reisenden verursachten Schaden müssen die Rheder in so weit vertreten, als der Beschädiger selbst zum Ersatze unvermögend ist.

§. 1529. Doch können die Rheder von diesen durch die Handlungen des Schiffers ihnen zur Last fallenden Verbindlichkeiten, mittelst Abtretung ihrer Schiffsparte, und aller während der Reise davon gehabten Vortheile, sich befreien.

§. 1530 Ist das Schiff versichert gewesen: so müssen den Gläubigern auch die Rechte gegen den Versicherer abgetreten werden.

§. 1531. Haben die Rheder nach Endigung der Reise, während welcher eine solche ihnen bekannt gewordene Forderung entstanden ist, das Schiff aufs neue in See gehen lassen, so können sie sich durch Abtretung ihrer Schiffsparte nicht mehr davon losmachen; sondern haften auch mit ihrem übrigen Vermögen.

§. 1532. Für die Vergehungen des Schiffers sind die Rheder nur so, als ein Prinzipal für die Vergehungen seines Faktors, verhaftet. (§. 515 sq.)

§. 1533. Es findet aber auch alsdann die Abtretung des Schiffes nicht Statt.

III. Verhältniß zwischen dem Schiffer und Schiffsvolke.

Die §§. 1534—1603 sind bereits Abth. VI. Titel VI. S. 29 u. f. mitgetheilt.

Rechte des Schiffers über das Schiffsvolk.

§. 1604. Der Schiffer ist befugt, das Volk durch die erforderlichen Zwangsmittel und Strafen, welche sich jedoch über mäßige Schläge, achttägiges Gefängniß, oder Fünf Thaler Geldbuße nicht erstrecken dürfen, zu seiner Schuldigkeit anzuhalten.

§. 1605. Er muß dahin sehen, daß sie friedlich unter einander leben, und keiner den andern beleidige, schimpfe, oder sonst ungebührlich behandle.

§. 1606. Macht ein Schiffsmann sich auf der See einer Gewaltthätigkeit, Aufstands, oder der Meuterei gegen den Schiffer oder eines andern schweren Verbrechens schuldig: so ist der Schiffer bei nachdrücklicher Strafe verpflichtet, einen solchen Missethäter in Verhaft bringen zu lassen.

§. 1607. Er muß alsdann mit Zuziehung des Schiffsraths, und anderer auf dem Schiffe befindlichen vernünftigen Leute, alles dasjenige genau aufzeichnen, was auf die künftige Bestrafung des Verbrechers Einfluß haben kann.

§. 1608. Insonderheit müssen, wenn ein Todtschlag geschehen ist, und die Leiche vor der Landung über Bord geworfen werden muß, die Stelle und Beschaffenheit der Wunde; die Zeit, wie lange der Verwundete noch gelebt; die Speise, die er genossen hat; und die Mittel, die zu seiner Heilung angewendet worden, genau verzeichnet werden.

§. 1609. Ist auf dem Schiffe ein Arzt oder Wundarzt: so muß dieser, in Gegenwart des Schiffsraths, die Besichtigung vornehmen, und darüber sein ausführliches Gutachten dem Schiffsjournale so beifügen, wie er es eidlich bestärken kann.

§. 1610. Den in Verhaft genommenen Verbrecher muß der Schiffer, wenn er auf der Reise nach einem inländischen Hafen begriffen ist, am Bestimmungs-, sonst aber an dem Orte, von welchem er abgesegelt ist, den Gerichten zur fernern Untersuchung und Bestrafung ausliefern.

§. 1611. Doch steht ihm frei, wenn er die längere Aufbewahrung eines solchen Verbrechers bedenklich oder gefährlich findet, ihn den Gerichten des ersten Landungsortes zur gebührenden Bestrafung zu überliefern.

§. 1612. Mit dem Verbrecher zugleich müssen dem Gerichte die vorbeschriebenen Vermerke zugestellt werden. (§. 1607 — 1609.)

§. 1613. Wenn bei einer vorgefallenen Meuterei der Schiffer einen oder etliche unter den Schiffsleuten als Rädelsführer angiebt; und seine Angabe mit wahrscheinlichen Gründen unterstützt: so soll, falls die Wahrheit nicht anders ausgemittelt werden kann, und der Schiffer überhaupt die Eigenschaften eines glaubwürdigen Zeugen hat, die Aussage desselben für einen vollen Beweis gelten.

§. 1614. Doch kann, auf den Grund eines solchen Beweises, immer nur eine geringere, als Zehnjährige Festungs- oder Zuchthausstrafe, erkannt werden.

§. 1615. Alles Schiffsvolk ist schuldig, dem Schiffer zur Bestrafung eines ungehorsamen Schiffsmannes, so wie zur Verhaftnehmung eines jeden Verbrechers im Schiffe, hülfreiche Hand zu leisten.

§. 1616. Wer sich dessen weigert, soll der ganzen Heuer verlustig sein, und noch außerdem, nach den Grundsätzen von der Theilnehmung an den Verbrechen Anderer, bestraft werden.

Rechte und Pflichten des Schiffsvolkes nach vollendeter Reise.

§. 1617. Nach geendigter Reise darf das Schiffsvolk nicht eher abgehen, als bis die Waaren ausgeladen, die Segel abgenommen, das Schiff an Ort und Stelle gebracht, auch wasserfest gemacht worden.

§. 1618. Verzögert der Schiffer die Losung zur Ungebühr: so muß er dem Volke die Kost, und das am Losungsorte gewöhnliche Wartegeld entrichten.

§. 1619. Eben dazu ist er verpflichtet, wenn die Zahlung der rückständigen Heuer von ihm verzögert wird.

IV. Verhältniß zwischen den Schiffern und den Befrachtern.

§. 1620. Wer ein ganzes Schiff befrachtet, muß mit dem Schiffer eine Certepartie oder schriftlichen Kontrakt errichten.

§. 1621. Darin müssen alle wegen der Befrachtung getroffene Abreden genau und bestimmt enthalten sein.

§. 1622. Wird das Schiff nach Lasten, Packen oder Fässern Stückweise beladen, und der Schiffer hat die Fracht mit den Befrachtern unmittelbar geschlossen, so muß er ebenfalls einen schriftlichen Kontrakt darüber mit jedem von ihnen errichten.

§. 1623. Ist die Fracht durch einen Mäkler geschlossen worden: so muß dieser die Bedingungen in sein Journal eintragen, und daraus ein Attest oder sogenanntes Manifest ertheilen.

§. 1624. Die Certepartie oder das Manifest muß, außer dem Namen des Schiffers und des Befrachters, hauptsächlich enthalten: die Beschreibung des Schiffes nach seiner Benennung und Größe; die Zeit und den Ort der Ladung und Losung; ein genaues Verzeichniß der geladenen Güter; die bedungenen Fracht-, Liege- und Ungelder.

§. 1625. Nach diesen schriftlichen Verabredungen müssen die Verhältnisse zwischen den Schiffern und den Befrachtern vorzüglich beurtheilt werden.[1])

Was bei der Ladung zu beobachten.

§. 1626. Ist wegen der Einladungs- oder Ausladungskosten nichts verabredet: so muß der Befrachter die Waaren an Bord liefern, oder von da abholen lassen; der Schiffer aber das Gut durch seine Leute vom Bord bis in den Schiffsraum, oder von diesem bis an den Bord bringen lassen.

§. 1627. Soll die Waare frei ins Schiff geliefert werden: so bezahlt der Befrachter auch das Arbeitslohn, um die Waare in den Schiffsraum zu bringen.

§. 1628. Hat ein Schiffer Ladung angenommen, ohne schriftlichen Kontrakt oder Manifest darüber zu errichten: so muß er mit dem niedrigsten zur Zeit der Ladung gestandenen Frachtlohne sich begnügen.

§. 1629. Hat aber Jemand ohne des Schiffers Vorwissen Waaren an Bord gebracht, so kann der Schiffer dieselben, auf des Einladers Gefahr und Kosten, wieder ans Land setzen; oder wenn er sie zum Transport behält, davon die höchste am Losungsorte übliche Fracht für die Rheder einfordern.

§. 1630. Ist in dem schriftlichen Kontrakte eine gewisse Zeit bestimmt, binnen welcher die Ladung erfolgen soll, so müssen beide Theile dieselbe genau einhalten.

§. 1631. Ist dergleichen Zeit nicht ausdrücklich bestimmt, so muß der Befrachter das Gut, auf des Schiffers Verlangen, spätestens am dritten Tage an Bord, oder wenn es so bedungen worden, in das Schiff liefern.

§. 1632. Der Befrachter ist ferner schuldig, das Gut, nach seiner verschiedenen Beschaffenheit, in Fässern, Packen, Kisten oder sonst, zu der bestimmten Reise gehörig zu verwahren.

§. 1633. Findet der Schiffer dabei einen Mangel, so muß er selbigen den Befrachtern sogleich anzeigen, und die Waaren nicht eher einladen, bis der Erinnerung abgeholfen worden.

§. 1634. Hat er die Waaren eingeladen: so ist die Vermuthung gegen ihn, daß selbige gehörig verpackt und verwahrt gewesen sind.

§. 1635. Sobald mit der Ladung wirklich der Anfang gemacht worden, muß ein Schiff von Funfzig Lasten und darunter, bei ermangelnder anderer Verabredung, binnen Acht Tagen; und eins von Funfzig bis Hundert Lasten binnen Vierzehn Tagen völlig zugeladen sein.

§. 1636. Ist das Schiff über Hundert Lasten groß, so werden auf jede Funfzig Lasten Acht Tage zum Laden gerechnet.

§. 1637. Unter Lasten werden hier Kommerzlasten, so wie sie am Orte der Ladung gebräuchlich sind, verstanden.[2])

1) siehe Zusatz zu §. 1722.
2) vergl. K.-O. v. 25. Sept. 1615 zu §. 1389.

§. 1638. Hinderungen, welche Wind und Wetter im Laden verursachen, dürfen weder vom Schiffer, noch von den Befrachtern vertreten werden.

Präjudiz vom 23. April 1838, III. Senat, Nr. 657. Der §. 1638 spricht blos von solchen Hindernissen, die bei dem Einladen der Fracht entstehen; und findet keine Anwendung auf den Fall, wenn eine Vertretung wegen nicht zu rechter Zeit erfolgter Anweisung der Ladung gefordert wird. (§§. 1639—1641 ibid.)

Was Rechtens sei, wenn die Ladung nicht zu rechter Zeit angewiesen wird.

§. 1639. Wird binnen der kontrakt- oder gesetzmäßigen Zeit dem Schiffer die Ladung nicht angewiesen; so muß er Protest aufnehmen lassen.

§. 1640. Von diesem Zeitpunkte an ist der Befrachter schuldig, dem Schiffer alle Versäumnißkosten zu erstatten.

§. 1641. Es macht keinen Unterschied, wenn gleich die Ausfuhre der zum Einladen bestimmten Waaren verboten, oder der Befrachter sonst durch einen Zufall verhindert sein sollte, die versprochene Ladung anzuweisen.

Siewert und Bielitz lösen den anscheinenden Widerspruch mit §. 1677 dahin, daß Letzterer nur von dem Verbote alles Handels rede, Ersterer dagegen nur von dem Verbote der Ausfuhr gewisser Waaren, weil der Befrachter in diesem Falle dem Schiffer eine in andern Waaren bestehende Fracht zu geben gehalten. (Mater. H. 7. S. 119. Komm. Bd. 6. S. 635.)

§. 1642. Kann hiernächst der Schiffer andere Ladung erhalten, so muß der erste Befrachter, außer den Versäumnißkosten, auch den etwa durch die niedere Fracht entstandenen Verlust dem Schiffer ersetzen.

§. 1643. Hat der Befrachter das ganze Schiff bedungen, aber gar keine Ladung angewiesen; und der Schiffer kann innerhalb vierzehn Tagen von Zeit des eingelegten Protestes keine andere Ladung erhalten, so muß ihm der Befrachter die Hälfte der versprochenen Fracht entrichten.

Siewert, Bielitz und v. Strombeck führen aus, daß der Befrachter außer der halben Fracht auch die Versäumnißkosten nach §. 1640 während der 14 Tage vergütigen müsse. (Mater. H. 7. S. 121. Komm. Bd. 6. S. 635. Ergänz. Bd. 2. S. 321.)

§. 1644. Hat der Befrachter nur einen Theil der Ladung angewiesen; und der Schiffer das Fehlende binnen vierzehn Tagen von Andern nicht erhalten können, so muß die ganze versprochene Fracht bezahlt werden.

§. 1645. Ist jedoch bei Schließung der Fracht bedungen worden, daß der Schiffer, gegen Entrichtung eines gewissen Warte- oder Liegegeldes, auch nach Verfließung der in der Certepartie, oder nach §. 1635 und 1636 bestimmten Ladungszeit, liegen bleiben, und die Einlieferung der Ladung abwarten solle, so ist er schuldig, so lange zu liegen, bis entweder der Befrachter die fehlende Ladung angewiesen hat, oder die dazu vom Richter zu bestimmende Frist verlaufen ist. (Th. 1. Tit. 5. §. 234.)

§. 1646. Hat der Schiffer aufs Stück angelegt und einer oder etliche der Befrachter bleiben mit Anweisung der versprochenen Ladung zurück, so ist der Schiffer, nach aufgenommenem Proteste, länger zu warten, und darüber günstigen Wind und Witterung zu versäumen, weder befugt noch schuldig.

§. 1647. Vielmehr muß ihm, wenn er die ausgebliebene Ladung nicht noch vor dem wirklichen Auslaufen erhalten kann, die ganze bedungene Fracht vergütet werden.

Was Rechtens sei, wenn der Schiffer vor beendigter Ladung krank wird, oder stirbt.

§. 1648. Die Krankheit oder das Absterben des Schiffers während der Ladung, ändert in dem Verhältnisse der Rheder und Befrachter nichts, sondern es ist die Sache der Rheder oder deren Bevollmächtigten, auf diesen Fall, wegen Führung des Schiffes die nöthige Veranstaltung bald möglichst zu treffen.

Was Rechtens sei, wenn die Expedition rückgängig wird.

§. 1649. Wird das Schiff auf eine oder die andere Art, durch Veranlassung des Schiffers oder der Rheder, verhindert, die bedungene Reise zu thun, so müssen letztere den Befrachtern allen daraus entstehenden Schaden vergüten.

§. 1650. Verunglückt das Schiff, ehe mit Eingebung der Güter der Anfang gemacht worden: so hören alle wechselseitige Verbindlichkeiten zwischen dem Schiffer und den Befrachtern auf.

§. 1651. Ein Gleiches findet Statt, wenn die verdungenen Güter vor dem Anfange der Einladung verunglücken; es wäre denn, daß der Befrachter andere Waaren statt der verlornen einschiffen wollte.

§. 1652. Will der Befrachter die eingeladenen Güter ganz oder zum Theil wieder zurück nehmen, so findet eben das Statt, was auf den Fall verordnet ist, wenn die Ladung ganz oder zum Theil nicht geliefert werden kann. (§. 1643 seq.)

§. 1653. Erhält in solchem Falle der Schiffer andere Ladung, so kann er von dem ersten Befrachter noch insbesondere ein billiges Arbeitslohn für das Aus- und Einladen fordern.

§. 1654. Wollte Jemand aus dem Schiffe, welches von mehrern Befrachtern beladen ist, sein eingegebenes Gut wieder herausnehmen: so muß er, außer der vorstehenden Abfindung des Schiffers, auch den Mitbefrachtern für allen durch die Versäumniß, oder sonst erwachsenden Nachtheil haften, und auf Erfordern annehmliche Sicherheit deshalb leisten.

§. 1655. Auch darf der Schiffer, wenn die Connoissemente bereits ausgefertigt sind, die Zurücknahme der eingeladenen Güter weder ganz, noch zum Theil, eher gestatten, als bis alle Exemplare der Connoissemente herbeigeschafft und kassirt worden.

§. 1656. Hat er dieser Vorschrift zuwider gehandelt, so haftet er jedem dritten redlichen Inhaber eines solchen Connoissements eben so, als wenn die eingeladenen Güter nicht wären zurück gegeben worden.

Was Rechtens sei, wenn die Waaren auf ein anderes Schiff verdungen worden.

§. 1657. Hat der Schiffer das ihm überlieferte Gut, ohne des Befrachters Einwilligung, am Ladungsorte auf ein anderes Schiff geladen, so muß er allen Schaden, welcher den Waaren auf diesem andern Schiffe zustößt, so weit als selbiger den Befrachter trifft, vertreten.

§. 1658. Von dieser Vertretung wird er nur alsdann frei, wenn sein Schiff auf der bestimmten Reise ganz verloren geht.

Was Rechtens sei, wenn die Waaren auf ein anderes Schiff zurückgelassen worden.

§. 1659. Hat der Schiffer aus Mangel an Raum oder sonst durch seine Schuld einen Theil des verdungenen Guts zurückgelassen, so kann der Befrachter entweder sein Gut zur eigenen Disposition zurücknehmen; oder selbiges auf Gefahr und Kosten des Schiffers nachsenden.

§. 1660. Nimmt der Befrachter sein Gut zur eigenen Disposition zurück, so werden dadurch die Verbindlichkeiten zwischen ihm und dem Schiffer, in Ansehung dieses Theils der Ladung, aufgehoben.

§. 1661. Will der Befrachter sein Gut nicht zur eigenen Disposition zurücknehmen, so muß er binnen vier und zwanzig Stunden, nach erhaltener Nachricht, Protest einlegen, und zugleich die nöthigen Vorkehrungen treffen, um die Waaren vor Schaden möglichst zu sichern.

§. 1662. Meldet sich nach aufgenommenem Proteste Niemand, dem der Schiffer die Nachsendung der zurückgebliebenen Waaren aufgetragen hat, so muß der Befrachter selbige, so wie auch die anderweitige Versicherung, auf des Schiffers Kosten, nach Möglichkeit besorgen.

§. 1663. Nach der Ankunft am Losungsplatze muß der Schiffer die Versäumnißkosten, höhere Fracht und den Ausfall am Preise wegen späterer Ankunft der Waaren, desgleichen die Kosten wegen veränderter Assekuranz, Ristorno u. s. w. ersetzen.[1])

§. 1664. Von diesem Ersatze wird er nur alsdann frei, wenn das von ihm selbst geführte Schiff auf derselben Reise verloren geht; jedoch muß er die Kosten wegen der veränderten Assekuranz in jedem Falle tragen.

§. 1665. Wird ein Schiffer durch Sturm, oder sonst ohne seine Schuld, genöthigt, vor eingenommener vollen Ladung in See zu gehen, so kann der Eigenthümer der zurückgelassenen Güter keine Schadloshaltung fordern, sondern die bedungene Fracht wird alsdann nur verhältnißmäßig vermindert.

§. 1666. Auf das Verdeck darf der Schiffer, ohne des Befrachters ausdrückliche Einwilligung, keine Waaren legen, noch an die Seiten des Schiffes anhängen lassen.

§. 1667. Ueber die geladenen Waaren oder Stückgüter muß der Schiffer eine richtige Rolle, mit deutlicher Verzeichnung der Anzahl, ingleichen der Nummern und Merkzeichen von allen und jeden Packen, Kasten, Fässern und dergleichen Stücken verfertigen, und im Schiffe aufbehalten.

Pflichten des Schiffers nach geendigter Ladung. Connoissement.

§. 1668. Nach geendigter Ladung muß jedem Befrachter ein Empfangschein oder sogenanntes Connoissement, unter des Schiffers Unterschrift zugestellt werden.

---

1) Ueber das Ristorno siehe §. 2333.

§. 1669. Darin müssen die Waaren und deren Qualität, mit ihren Zeichen und Nummern, der Ort ihrer Bestimmung, der Name des Befrachters und Empfängers, die bedungene Fracht, auch ob und was darauf schon bezahlt worden, ausgedrückt sein.

§. 1670. Von jedem Connoissement muß der Schiffer drei Exemplare, und wenn der Befrachter es verlangt, auch das vierte unterzeichnen; zugleich aber dahin sehen, daß in jedem die Zahl der ausgefertigten Exemplare bemerkt werde.

§. 1671. Hat der Schiffer diese Vorsicht unterlassen, so bleibt er für den Schaden, welcher daraus in der Folge einem dritten redlichen Inhaber des Connoissements, oder auch dem Versicherer entsteht, verantwortlich.

§. 1672. Die Anzahl der Kollis soll in den Connoissements mit Buchstaben geschrieben, und die leer gebliebenen Plätze sollen durchstrichen werden.

§. 1673. Das Eine besonders zu bezeichnende Exemplar behält der Schiffer, die übrigen sind dem Befrachter zum Gebrauche zuzustellen.

§. 1674. Werden diese Exemplare nachher nicht gleichlautend befunden, so beweist das dem Schiffer zugestellte Exemplar so lange wider ihn, bis die Richtigkeit der Abweichung von einem der übrigen Exemplare auf andere Art dargethan worden; zu seinem Vortheile aber nur in so weit, als es mit den andern unstreitig richtigen Exemplaren völlig übereinstimmt.

§. 1675. Sobald der Schiffer seine Abfertigung erhalten hat, muß er mit dem ersten günstigen Winde in See gehen.

§. 1676. Unterläßt er dieses, so muß er den Befrachtern für allen aus seiner Nachlässigkeit entstandenen Schaden haften.

Was Rechtens sei, wenn die Reise rückgängig wird.

§. 1677.[1]) Wird vor dem Auslaufen des Schiffs der Handel mit dem Bestimmungsplatze vom Landesherrn verboten, so hören alle gegenseitige Verbindlichkeiten zwischen dem Schiffer und den Befrachtern auf.

§. 1678. Die Befrachter sind in diesem Falle nur die Kosten des Ein- und Ausladens zu erstatten schuldig.

§. 1679. Ein Gleiches findet Statt, wenn der Hafen, nach welchem das Schiff bestimmt war, gesperrt, oder die Fracht dahin durch einen erst nach Schließung des Frachtkontrakts ausgebrochenen Krieg unsicher gemacht, oder die im Hafen befindlichen Schiffe zum Landesherrlichen Dienste in Beschlag genommen worden.

§. 1680. Ferner alsdann, wenn das Schiff, wegen widrigen Windes und erlittener Beschädigungen, genöthigt wird, zurück zu laufen, und die ganze Ladung gelöst werden muß, um das Schiff auszubessern.

Wird im Falle des §. 1680 auch die Verbindlichkeit der Befrachter zur Beitragsleistung zu der großen Haverei aufgehoben? Das Geheime Ob.-Trib. verneint, ausführend: Unglücksfälle und andere, außer der Macht der Kontrahenten liegende, unabwendbare Ereignisse höben zwar den Frachtkontrakt auf (§. 1677), nicht aber diejenigen Rechte und Verbindlichkeiten beider Theile gegen einander, welche zwar bei Gelegenheit und in Folge der Errichtung des Frachtkontrakts entstanden, nicht aber durch ihn allein begründet werden. Hierzu gehöre der Fall der Haverei, welche, unabhängig von dem Frachtkontrakte, eine Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung begründe, und aus dem Gesetze nach den Vorschriften der nützlichen Verwendung entspringe (§§. 1766 — 1790, 1867), und die Verbindlichkeit zur Beitragsleistung bedinge, sobald ein Schaden entstanden und die Rettung der Waaren erfolgt sei. (Simon Entscheid. Bd. 3. S. 186.)

§. 1681. Wird hingegen die Antretung der Reise durch dergleichen oder irgend einen andern Zufall ohne Zuthun des Schiffers oder der Befrachter, nur verzögert, so bleibt der zwischen ihnen errichtete Kontrakt bei Kräften, und kein Theil kann wegen eines solchen Verzugs von dem andern Entschädigung fordern.

§. 1682. Entsteht der Aufenthalt dadurch, weil ein Theil der Ladung, wegen verbotener Ausfuhr oder aus andern Ursachen, wider Willen des Befrachters herausgenommen werden muß, so ist dieser schuldig, den Schiffer nach §. 1646 sq. schadlos zu halten, zugleich aber auch den übrigen Mitbefrachtern nach Vorschrift §. 1654 gerecht zu werden.

§. 1683. Wenn durch einen nach Schließung des Frachtkontrakts ausgebrochenen Krieg ein Theil der Ladung unfrei geworden ist, so hat auch jeder der Mitbefrachter das Recht, die Herausnahme und Zurücklassung derselben zu verlangen.

---

1) siehe Zusatz zu §. 1641.

§. 1684. Der Anfang und das Ende eines Krieges ist nach Vorschrift §. 1966, 1967 zu beurtheilen.

§. 1685. Der Schiffer muß auch in diesen Fällen die Vorschrift des §. 1645 beobachten.

Was Rechtens sei, wenn die Reise abgebrochen wird.

§ 1686. Ist das Schiff schon auf der Reise begriffen und die Handlung oder Fahrt nach dem Bestimmungsplatze wird durch dergleichen Zufall ganz unterbrochen, so muß der Schiffer in den nächsten sichern Hafen einlaufen, und den Rhedern, oder dem nächsten Korrespondenten derselben, so wie auch den Befrachtern davon schleunige Nachricht geben.

§. 1687. Dies muß besonders geschehen, wenn, wegen eines während der Reise ausgebrochenen Kriegs, das Schiff oder die Ladung, oder ein Theil der letztern unfrei wird, also, daß bei Fortsetzung der Reise nach dem Bestimmungsorte, Gefahr des Aufbringens zu besorgen ist.

§. 1688. Ist nur ein Theil der Ladung unfrei geworden, so muß der Schiffer selbigen auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers losen; diesen, so wie den im Connoissement benannten Empfänger, davon benachrichtigen und mit der übrigen Ladung die Reise fortsetzen.

§. 1689. Ist das Schiff unfrei geworden, die Ladung aber ganz oder zum Theil frei geblieben so finden die folgenden Vorschriften §. 1696, 1697 Anwendung.

§. 1690. Ist die ganze Ladung unfrei geworden, so muß der Schiffer die weitern Verfügungen der Befrachter oder ihres Korrespondenten abwarten, und in der Zwischenzeit für die Erhaltung der Waaren sorgen.

§. 1691. Wird er alsdann zurückberufen, oder ihm ein anderer Losungsplatz bestimmt, so muß die Fracht, nach Verhältniß der bedungenen, gegen die wirklich zurückgelegte Reise, billigmäßig erhöhet oder heruntergesetzt werden.

Was Rechtens sei, wenn die Vollendung der Reise verzögert wird.

§. 1692. Wird die Reise durch einen unterwegs, aus Schuld des Schiffers, auf das Schiff gelegten obrigkeitlichen Beschlag verzögert oder ganz verhindert: so ist der Schiffer den Befrachtern zum Ersatz des aus dieser Versäumniß entstandenen Schadens verhaftet.

§. 1693. Auch steht den Befrachtern in diesem Falle frei, die Ladung auf Gefahr und Kosten des Schiffers lossen, und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen.

§. 1694. Ist dergleichen Aufenthalt durch die Schuld eines oder andern der Befrachter entstanden: so muß dieser dem Schiffer, außer der bedungenen Fracht, alle Versäumnißkosten ersetzen; und den übrigen Mitbefrachtern nach Vorschrift §. 1654 gerecht werden.

§. 1695. Ist das Schiff von der Obrigkeit, ohne Schuld des Schiffers und der Befrachter, in Beschlag genommen oder aufgehalten worden: so müssen beide Theile die Befreiung abwarten; ohne daß einer von dem andern deshalb Entschädigung fordern kann.

§. 1696. Sollten jedoch in diesem Falle die Waaren im Schiffe leicht verderben, oder Schaden leiden können: so steht den Befrachtern frei, dieselben auf ihre Kosten lossen, und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen.

§. 1697. Alsdann sind sie nur schuldig, den Schiffer nach Verhältniß der zurückgelegten Reise zu befriedigen.

§. 1698. Ist das Schiff schon bei dem Auslaufen nicht in gehörigem Stande gewesen; und die Fortsetzung der Reise muß wegen erforderlicher Ausbesserung geraume Zeit hindurch unterbrochen, oder gar eingestellt werden: so wird der Schiffer seiner ganzen Fracht verlustig; und muß überdies den Befrachtern allen an der Waare, oder sonst, wirklich erlittenen Schaden ersetzen.

§. 1699. Verlangen die Befrachter, daß er auch den Vortheil ersetzen solle, der ihnen dadurch, daß die Waaren an dem Lossungsplatze nicht zu rechter Zeit angekommen sind, entgangen ist: so müssen sie sich darauf die bedungene Fracht abrechnen lassen

§. 1700. Alles Vorstehende (§. 1698. 1699) gilt auch alsdann, wenn das Schiff erst auf dem Wege durch Schuld des Schiffers schadhaft, und dadurch die Ausbesserung nothwendig geworden ist.

§. 1701. Ist aber der Schade ohne Schuld des Schiffers entstanden: so kann der Befrachter wegen des Aufenthalts keine Vergütung fordern.

§. 1702. Will alsdann der Befrachter die Ausbesserung nicht abwarten; und

seine Waaren auf ein anderes Schiff bringen lassen: so muß er die Fracht nach Verhältniß der zurückgelegten Reise bezahlen.

§. 1703. Kann das Schiff gar nicht, oder erst in einer so langen Zeit ausgebessert werden, daß darüber die zur Schifffahrt bequeme Witterung verstreichen, oder die Ladung verderben würde: so muß der Schiffer, wenn Gefahr beim Verzuge ist, die Ladung auf Kosten der Befrachter durch ein anderes Schiff nach dem Lossungsplatze baldmöglichst befördern.

§. 1704. Kann der Schiffer keine Gelegenheit zu solcher Nachsendung finden: so muß er die Waaren an dem Orte, wo er gelandet ist, in sicheren Gewahrsam bringen, und den Befrachtern davon Nachricht geben.

§. 1705. In beiden Fällen (§. 1703. 1704) muß der Schiffer mit der nach Verhältniß der zurückgelegten gegen die bedungene Reise ihm gebührenden Fracht sich begnügen.

§. 1706. Eben dies (§. 1703 sqq.) findet Statt, wenn ein Theil der Ladung, nach der in der Charte Partie angegebenen Beschaffenheit, während des durch die Ausbesserung des Schiffes entstehenden Aufenthaltes verderben könnte.

Aufsicht des Schiffers über die Waaren.

§. 1707. Während der Reise muß der Schiffer nicht nur dahin sehen, daß der Steuer- und Oberbootsmann die nach §. 1600 ihnen obliegende Aufsicht über die geladenen Waaren gehörig führen; sondern auch selbst Sorge tragen, die Waaren in gutem Stande zu erhalten.

§. 1708. Zu diesem Behufe muß er auch, wenn sich Güter im Schiffe befinden, die durch das Anfressen und Zernagen der Mäuse oder Ratten Schaden leiden können, eine hinreicherde Zahl von Katzen an Bord nehmen und unterhalten.

§. 1709. Wenn er an flüssigen Gütern Leckage bemerkt, muß er das weitere Lecken zu verhindern, auch andere verderbliche Sachen durch Oeffnung der Luken, durch Umstechen u. s. w. vor Schaden zu verwahren suchen.

Wenn der Schiffer Waaren verkaufen muß.

§. 1710. Muß der Schiffer, während der Reise, einen Theil der geladenen Waaren zu seinen, oder des Schiffsvolks, oder des Schiffes Bedürfnissen, aus Noth verwenden oder veräußern: so ist er den Befrachtern, nach deren Wahl, entweder das erhaltene Kaufgeld, oder den zur Zeit seiner Ankunft am Lossungsorte gangbaren mittleren Preis zu ersetzen schuldig.

§. 1711. Dagegen kommt ihm aber auch die volle Fracht für dergleichen Güter oder Waaren zu.

§. 1712. Hat der Schiffer, ohne unverschuldete Noth, Waaren an einem andern, als dem Bestimmungsorte gelandet: so kann der Befrachter die Bezahlung des Mittelpreises am Lossungsorte, zu der Zeit, da das Schiff daselbst nach dem gewöhnlichen Laufe angelangt sein würde, fordern.

§. 1713. Dagegen muß er die Waaren dem Schiffer überlassen, und demselben die volle Fracht vergüten.

§. 1714. Will er dieses nicht: so steht ihm frei, dem Schiffer noch eine angemessene Frist zu setzen, binnen welcher er die Waaren, auf eigene Gefahr und Kosten, an den Ort ihrer Bestimmung schaffen solle.

§. 1715. Wird dies von dem Schiffer nicht bewerkstelligt: so muß derselbe für allen erweislichen Schaden und entgangenen Vortheil haften, wovon ihm aber die volle Fracht gut gerechnet wird.

Pflichten des Schiffers nach seiner Ankunft am Bestimmungsorte.

§. 1716. Sobald der Schiffer an den Ort seiner Bestimmung gelangt ist, muß er die Waaren, nach der in der Charte Partie und in dem Konnoissement enthaltenen Anweisung, abliefern: jedoch dabei, wegen Aushändigung aller Exemplare der unterzeichneten Konnoissemente, die Vorschrift des §. 1655 genau beobachten.

§. 1717. Die Ablieferung und Empfangnehmung muß, wenn Wind und Wetter es nicht verhindern, binnen der in dem Frachtkontrakte verabredeten Zeit geschehen.

§. 1718. Ist keine Frist verabredet; so findet bei dem Lossen eben das Statt, was wegen des Einladens oben verordnet ist. (§. 1635. 1636.)

§. 1719. Wird die Empfangnahme der Waaren verweigert oder verzögert: so muß der Schiffer deshalb Protest einlegen, den Befrachter davon unverzüglich benachrichtigen, und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten in sichere Verwahrung bringen lassen.

Präjudiz des Geheimen Ober-Tribunals vom 14. November und 22. Febr. 1845. III. Senat. Mit der Einrede, „daß der Schiffer bei verweigerter oder verzögerter Abnahme der Ladung keinen Protest habe er-

heben und das Gut nicht in sichere Verwahrung habe bringen lassen," kann sich der Empfänger gegen den Entschädigungs-Anspruch des Schiffers wegen seiner Liegegelder u. s. w. nicht schützen.

§. 1720. Dazu ist er auch befugt und verpflichtet, wenn alle Exemplare der Konnoissemente nicht herbei geschafft, und deshalb keine hinreichende Sicherheit bestellt worden.

§. 1721. Von solchem Gut kann der Schiffer so viel gerichtlich verkaufen lassen, als zu seiner Befriedigung wegen Fracht, Zoll und anderer Auslagen erforderlich ist.

§§. 1721. 1723. 1644. 1652. Präjudiz v. 12. Febr. 1846. III. Senat. Das dem Schiffer wegen der Fracht und anderer Auslagen an dem Ladungsgute zustehende Pfandrecht, gebührt ihm vom Empfange der Ladung an, und ist namentlich nicht dadurch bedingt, daß der Transport wirklich begonnen habe.

Rechte des Schiffers wegen der Fracht.

§. 1722. Die Zahlung der Fracht ist der Schiffer, sogleich nach Ablieferung sämmtlicher Waaren, von dem im Konnoissement bestimmten Empfänger derselben zu fordern berechtigt.

a. Das Geh. Ob.-Trib. führt aus, daß der Rheder sich wegen der Frachtgelder an den Empfänger halten müsse, und den Befrachter keinenfalls eher in Anspruch nehmen könne, als bis festgestellt worden, daß er von dem Empfänger sie nicht erhalten könne. (Simon Rechtsspr. Bd. 2. S. 136, s. Präjudiz v. 21. Septbr. 1844. III. Senat. Nr. 1485.)

b. Reskr. v. 15. Aug. 1812. Der Schiffer steht nach §. 1716 sq. gegen den Befrachter in dem Verhältnisse eines Bevollmächtigten und Assignatar (Th. 1 Tit. 16 §. 277 sq.) und ist deshalb verpflichtet, für die Einziehung der Frachtgelder vom Empfänger bei Verlust des Regresses zu sorgen.

(Jahrb. Bd. 1. S. 246. Gräff Bd. 1. S. 218.)

c. Präjudiz des Geh. Ob.-Trib. vom 26. August 1839. Plenum. — Der Stromschiffer ist ebenso, wie der Seeschiffer, die Zahlung der Fracht sogleich nach Ablieferung sämmtlicher Waaren von dem im Konnoissement bestimmten Empfänger derselben zu fordern berechtigt.

§. 1723. Hat er gegen den Empfänger erheblichen Verdacht, daß dieser die Fracht nicht werde bezahlen können oder wollen: so ist er befugt, von der Waare so viel zurück zu behalten, als zu seiner Deckung nöthig ist.

§. 1724. Bleibt der Empfänger, nach schon erfolgter Ablieferung, mit Bezahlung der Fracht zurück: so kann der Schiffer von den gelieferten Waaren so viel, als zu seiner Befriedigung erforderlich ist, in gerichtlichen Beschlag nehmen lassen.

§. 1725. Von dieser Befugniß kann er auch gegen den dritten Besitzer der Waaren, binnen Sechs Tagen nach der, dem ersten Empfänger geschehenen Ablieferung, Gebrauch machen.

§. 1726. Hat jedoch der dritte Besitzer die Waaren dem ersten Empfänger baar bezahlt, ehe er von des Schiffers Anspruch Wissenschaft bekommen: so kann sich der Schiffer nur an den ersten Empfänger halten.

§. 1727. Für Güter, welche auf der Reise, oder vor der Ablieferung verloren gegangen sind, kann der Schiffer nur in so weit die Fracht fordern, als der Werth solcher Güter durch die große Havereirechnung vergütet wird.

§. 1728. Hat sich jedoch der Verlust durch einen Unglücksfall in der Zeit ereignet, da der Empfänger mit Uebernehmung der Waaren säumig gewesen ist: so muß derselbe die Fracht bezahlen.

§. 1729. Einen Theil der Ladung für die Fracht an Zahlungsstatt anzunehmen, ist der Schiffer nicht schuldig.

§. 1730. Werden aber bei der Lossung die Fässer und Behältnisse fließender und leckender Waaren ganz oder zum Theil ledig befunden: so steht dem Empfänger frei, dieselben dem Schiffer statt der davon zu bezahlenden Fracht zu überlassen.

§. 1731. Darüber muß er sich jedoch erklären, ehe er noch diese Güter in Empfang genommen hat.

Vertretung des Schiffers gegen die Befrachter.

§. 1732. Haben sich während der Reise solche Vorfälle ereignet, woraus zu vermuthen ist, daß irgend ein Theil der Ladung beschädigt oder verdorben sei: so muß der Schiffer diese Vorfälle den Empfängern binnen den ersten Vier und zwanzig Stunden nach seiner Ankunft bekannt machen.

§. 1733. Diese können alsdann darauf antragen, daß der Schade, noch vor der Uebernahme, im Beisein des Schiffers, durch Sachverständige gerichtlich untersucht und gewürdigt werde.

§. 1734. Den ausgemittelten Schaden muß der Schiffer ersetzen, wenn er nicht nachweisen kann, daß selbiger durch innern Verderb der Waare, oder durch einen äußern Zufall entstanden sei, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt gehabt.

Präjudiz des Geh. Ob.-Trib. v. 6. März 1841. III. Senat. Nr. 996. Der Grundsatz, nach welchem der Schiffer Schadens-Ersatz zu leisten hat, findet auch auf Stromschiffer Anwendung.

§. 1735. Auf gleiche Art muß der Schiffer auch für gänzlich verlorne Güter haften, wenn er einen äußern unvermeidlich gewesenen Zufall, durch welchen der Verlust entstanden sei, nicht nachzuweisen vermag.

§. 1736. Sind dem Schiffer Kisten, Fässer oder Packe, verschlossen oder versiegelt zugestellt worden: so findet die Vorschrift vom Verwahrungsvertrage Anwendung. (Th. 1 Tit. 14 §. 26 — 34.)

§. 1737. Ist aber die Versiegelung oder Verschließung in Gegenwart des Schiffers geschehen, nachdem ihm zuvor der Inhalt der Behältnisse vorgezeigt worden: so haben dergleichen Waaren mit andern, die der Schiffer unverschlossen oder unversiegelt übernommen hat, gleiche Rechte.

§. 1738 Die von dem Schiffer zu leistende Vergütung ist nach den Vorschriften des Ersten Theils Tit. 6 §. 82 sq. zu bestimmen: nur treten in Absicht der Quantität und des Werths der Waaren, die Vorschriften des folgenden Abschnitts ein.

Von der Rückladung.

§. 1739. Ist mit dem Schiffer bei seiner Absendung auch die Rückfracht bedungen worden: so gilt wegen deren Anweisung und Einnehmung, alles das, was wegen der ersten Ladung festgesetzt ist. (§. 1630 sq.)

§. 1740. Auch muß in diesem Falle, wenn der Schiffer mit dem ledigen Schiffsraume zurückzugehen genöthigt wird, demselben die volle Rückfracht, nebst den Versäumnißkosten, erstattet werden.

§. 1741. Von dieser Verbindlichkeit der Befrachter macht es keine Ausnahme, wenn das Schiff, nach fruchtloser Abwartung der gesetzmäßigen Frist, auf der Rückreise verunglückt.

V. Verhältnisse zwischen dem Schiffer und den Reisenden.

§. 1742. Kein Schiffer soll, bei nachdrücklicher Strafe, einen Reisenden annehmen, der ihm nicht zuvor die nach jeden Ortes Einrichtung erforderlichen Pässe vorgezeigt hat.

§. 1743. Ist das Schiff nicht ausdrücklich als Postschiff oder Packetboot zum Transport der Reisenden bestimmt: so kann dem Schiffer wider seinen Willen nicht angemuthet werden, Reisende mitzunehmen, die kein Interesse bei der Ladung haben.

Verordnung v. 5. Oktober 1833, betr. die Verpflichtung der Preußischen Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter Schiffsmänner.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c. 2c. verordnen, auf Antrag Unseres Staatsministeriums, wie folgt:

§. 1. Die in Folge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlassung in einem hülflosen Zustande sich befindenden Schiffsmänner, welche Preußische Unterthanen sind, und zuletzt auf einem Preußischen Schiffe gedient haben, sollen an Hafen-Orten des Auslandes von den daselbst angestellten Preußischen Konsuln und Agenten, zu ihrer Rückkehr in das Vaterland, unterstützt werden.

§. 2. Die Führer Preußischer Schiffe, welche aus fremden Häfen unmittelbar nach einem Preußischen Hafen fahren, sollen verbunden sein, die im §. 1 bezeichneten und von dem Konsul mit einem Retour-Passe versehenen Schiffsleute auf schriftliche Anweisung des Konsuls in ihre Schiffe aufzunehmen und in dem Hafen ihrer Bestimmung abzusetzen.

Eine gleiche Verpflichtung findet auch in Hinsicht derjenigen Schiffsführer Statt, welche sich nach Bremen, Hamburg, Helsingör, Kopenhagen, oder nach einem innerhalb der Ostsee, der Heimath des Aufzunehmenden zunächst belegenen fremden Hafen begeben, und sind in diesen Fällen die Aufgenommenen den dortigen Preußischen Konsulaten zu überweisen, welche dann für die weitere Zurückbeförderung derselben zu sorgen haben.

Im Falle unbegründeter Weigerung Seitens des Schiffers haben die

Konsuln die Hülfe der Hafen-Obrigkeiten oder Hafen-Polizeibehörden gegen die sich Weigernden in Anspruch zu nehmen.

§. 3. Rechtmäßige Weigerungsgründe der Aufnahme aber sind:

a) wenn, bei voller Ladung eines Schiffs von 50 Normallasten oder mehr, weder im Raume noch im Oberdecke ein angemessener Platz für die Aufzunehmenden auszumitteln ist; oder

b) wenn der Aufzunehmende bettlägerig krank, mit einer venerischen oder sonst ansteckenden Krankheit behaftet ist, oder eines Verbrechens schuldig transportirt werden soll; oder

c) wenn und insonderheit die Zahl der Aufzunehmenden die Hälfte der Schiffs-Besatzung übersteigt; oder endlich

d) wenn die Aufnahme nicht zur gehörigen Zeit, d. h. mindestens zwei Tage, bevor das Schiff segelfertig ist, verlangt wird.

§. 4. Die Ausmittelung des zur Aufnahme erforderlichen Raumes (§. 3 litt. a) geschieht von dem Konsul, mit Zuziehung von Sachverständigen.

Dabei gilt als Regel, daß auf einem Schiffe von 50 Last zwei Mann, auf einem Schiffe von 100 Last vier Mann u. s. w. untergebracht werden. Befinden sich jedoch bereits früher aufgenommene Reisende als Passagiere am Bord, so muß auf dieselben bei der Ausmittelung des noch vorhandenen Raumes Rücksicht genommen werden, insofern von den Reisenden nicht die Schiffskajüte des Schiffers, welche bei der Bestimmung des Raumes außer Anspruch bleibt, eingenommen wird.

§. 5. Während der Reise und bis zur Ankunft an dem Bestimmungs- oder Landungsorte erhält der Aufgenommene von dem Schiffer die gewöhnliche Kost und Verpflegung; dagegen ist derselbe schuldig, wenn er arbeitsfähig, seinem Range gemäß an den der Schiffsmannschaft obliegenden Arbeiten, nach den Anweisungen des Schiffers, Theil zu nehmen, und, wie die zur Besatzung gehörigen Schiffsleute, der gesetzlichen Schiffsdisciplin unterworfen.

§. 6. Der Schiffer soll für die Aufnahme, Ueberfahrt und Beköstigung eines im §. 1 bezeichneten Preußischen Schiffsmannes auf eine jedesmal von dem Konsul zu verabredende Entschädigung Anspruch haben, das Maximum derselben jedoch auf 10 Sgr. für den Mann und Tag, vom Tage der Aufnahme bis zum Tage der Ankunft im Bestimmungsorte einschließlich, bestimmt, und die hiernach ihm zugesicherte Entschädigung, gegen Aushändigung der Aufnahme-Ordre des Konsuls und einer, von den aufgenommenen Schiffsleuten auszustellenden Bescheinigung über die empfangene Beköstigung, an dem inländischen Bestimmungsorte durch die Hafenkasse, oder, falls die Ablieferung in den im §. 2 benannten Fällen an ein Preußisches Konsulat im Auslande erfolgt, durch letzteres ausgezahlt werden.

§. 7. Auf eine vorschußweise Vorausbezahlung der verabredeten Entschädigung bis zur Hälfte des Betrages kann der Schiffer bestehen, wenn er wegen Mangels an hinreichendem Schiffsproviant erweislich genöthigt ist, die zur Beköstigung des oder der Aufzunehmenden nothwendigen Lebensmittel anzuschaffen.

§. 8. Schiffer, welche der Aufforderung des Konsuls zur Aufnahme eines von demselben zur Rückkehr in die Preußischen Staaten bestimmten Schiffsmannes (§§. 1. 2) ohne rechtmäßigen Grund (§. 3) widersprechen, und dadurch die Annahme der obrigkeitlichen Hülfe veranlassen, oder sich der geforderten Aufnahme entziehen, sollen auf die Anzeige des Konsuls mit einer Geldbuße von 20 bis 50 Rthlr. zum Besten der Seearmen des Heimathshafens des Schiffers belegt, wegen eines damit etwa verbundenen thätigen Widerstandes aber nach den Vorschriften der Kriminalgesetze, auf vorgängige Untersuchung, bestraft werden.

§. 9. Uebrigens wird durch die gegenwärtige Verordnung in den bestehenden gesetzlichen Verpflichtungen der Rheder, die Schiffsmannschaften nach deren Heimath zurückzuschaffen oder die desfallsigen Kosten zu tragen, nichts geändert.

So geschehen Berlin, den 5. Oktober 1833

Friedrich Wilhelm.

§. 1744. Das Verhältniß zwischen Schiffer und Reisenden muß hauptsächlich nach dem unter ihnen errichteten Kontrakte beurtheilt werden.

§. 1745. Ist kein schriftlicher Kontrakt errichtet worden, die Ueberfahrt aber wirklich geschehen, so muß der Schiffer sich mit einer nach dem Gutachten drr Sachverständigen, und dem Ermessen des Gerichts zu bestimmenden Fracht begnügen.

§. 1746. Die Reisenden müssen sich auf das erste Verlangen des Schiffers an Bord begeben, und wenn das Schiff schon segelfertig ist, sich nicht ohne des Schiffers Genehmigung, auch nur auf eine Zeitlang, davon entfernen.

§. 1747. Handeln sie dem zuwider, so kann der Schiffer, ohne auf sie zu warten, in See stechen, und dennoch die Fracht fordern.

§. 1748. Der Regel nach müssen die Reisenden sich selbst beköstigen.

§. 1749. Ist die Kost ohne weitere Bestimmung in die Fracht mit eingedungen: so können Reisende nur die gewöhnliche Kost der Schiffsleute verlangen.

§. 1750. Am Ladungsorte darf kein Schiffer, ohne Vorwissen und Einwilligung der Rheder, Reisende in Kost übernehmen.

§. 1751. Hat er es gethan: so muß er den Rhedern, nach deren Wahl, die den Reisenden gegebene Provision vergüten, oder ihnen das von denselben außer der Fracht bezahlte Kostgeld berechnen.

§. 1752. Nimmt der Schiffer auf der Rückreise Passagiere ein: so kann er mit ihnen wegen der Kost Verabredung treffen.

§. 1753. Ist der Vorrath solcher Reisenden, welche sich selbst beköstigen sollen, durch Unglücksfälle oder unvermuthete Verlängerung der Reise unzureichend geworden: so können sie von dem Schiffer nothdürftigen Lebensunterhalt fordern.

§. 1754. Sie müssen aber die ihnen gereichte Provision, noch außer der Fracht, nach einer billigen Taxe bezahlen.

§. 1755. Dagegen müssen auch Reisende, wenn auf dem Schiffe Mangel entsteht, dem Schiffe mit ihrem entbehrlichen Vorrathe, gegen billige Bezahlung, zu Hülfe kommen.

§. 1756. Um der Reisenden willen ist der Schiffer seinen Lauf zu unterbrechen, und andere als die verabredeten Häfen anzusegeln, weder schuldig noch befugt.

§. 1757. Es muß daher auch ein krank gewordener Reisender, der ans Land gesetzt sein will, so lange warten, bis sich dazu, ohne Unterbrechung der Reise und Verlängerung des Laufes derselben, eine Gelegenheit findet.

§. 1758. Dagegen muß ein mit ansteckender Krankheit befallener Reisender sich, auch wider seinen Willen, an den nächsten bewohnten Ort, wo der Schiffer landet, aussetzen lassen.

§. 1759. Ein Reisender, welcher Krankheits- oder anderer Ursachen wegen, das Schiff noch vor vollendeter Reise verläßt, muß dennoch die ganze bedungene Fracht entrichten, sobald ihm dabei auch nnr das geringste Verschulden zur Last fällt.

§. 1760. Hat der Reisende die bei ihm befindlichen Effekten dem Schiffer zur Aufbewahrung überliefert: so hat er in Ansehung derselben mit einem Befrachter gleiche Rechte.

§. 1761. Hat er aber selbige dem Schiffer nicht übergeben, und sie also in eigenem Gewahrsam behalten: so haftet der Schiffer nur für einen durch seine oder seiner Leute Schuld entstandenen Verlust und Schaden.

§. 1762. Die Reisenden müssen allen Anweisungen des Schiffers Folge leisten, welche auf Beobachtung guter Ordnung im Schiffe, oder auf Erhaltung des Schiffes und der Ladung abzielen.

§. 1763. In dringenden Nothfällen müssen Reisende, zur Rettung des Schiffes, nach ihren Kräften hülfreiche Hand leisten.

§. 1764. Hat ein Reisender auf dem Schiffe ein Verbrechen begangen: so muß der Schiffer mit ihm eben so verfahren, als wegen eines ein Verbrechen begehenden Schiffsmannes vorgeschrieben ist. (§. 1607 sq.)

§. 1765. Wird während der Reise entdeckt, daß ein Reisender vor der Einschiffung sich eines wirklichen Hochverraths oder Aufruhrs schuldig gemacht habe: so muß ihn der Schiffer in Verhaft nehmen, und im nächsten inländischen Hafen den Gerichten ausliefern, oder auf andere sichere Art dahin schaffen.

Zehnte Abtheilung.

Von Havarie und Seeschäden.

Das Allg. Landrecht enthält darüber Thl. 2 Tit. 8 §§. 1766 bis 1933 folgende Bestimmungen:

Von der Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung.

§. 1766. [1]) Zwischen einem Schiffe und seiner Ladung besteht eine Gemeinschaft zur Uebertragung der beide zugleich treffenden Gefahr und Kosten.

§. 1767. Diese Gemeinschaft nimmt, in Ansehung eines jeden Stücks der Waare, ihren Anfang, sobald dasselbe über den Bord des Schiffes gebracht ist.

§. 1768. Wenn, auch während der Reise, geworfenes oder sonst verloren gegangenes Gut von dem Befrachter durch anderes ersetzt, oder von dem Schiffer zur Vollständigkeit der Ladung Waare eingenommen wird: so wird dadurch die Gemeinschaft nicht unterbrochen.

§. 1769. Wenn während der Reise ein Theil der geladenen Waaren, auf Veranstaltung des Schiffers, in ein kleineres Fahrzeug gebracht, oder gar gelandet werden muß: so wird dadurch die Gemeinschaft nicht unterbrochen.

§. 1770. Dagegen endet sich diese Gemeinschaft, in Ansehung eines jeden geladenen Guts, sobald dasselbe, am Orte der Bestimmung, vom Bord des Hauptschiffes gebracht worden.

§. 1771. Wenn Waaren zum Behufe der Ein- und Ausschiffung in kleinere Fahrzeuge, als Leichter, Bordings, und dergleichen mehr, geladen werden: so entsteht zwischen diesen Waaren eine Gemeinschaft für die Zwischenzeit, da jede derselben über den Bord des Fahrzeugs ein- und wieder herausgebracht worden.

§. 1772. Zwischen dem Fahrzeuge selbst aber, und den darin geladenen Waaren, ist keine Gemeinschaft vorhanden.

§. 1773. Nur in dem einzigen Falle, wenn zur Rettung eines solchen Fahrzeuges, und der Ladung desselben, ein Theil der letzteren geworfen werden muß, ist der Eigenthümer des Fahrzeuges den Verlust mit zu übertragen verbunden.

I. Von der ordinairen oder kleinen Haverei.

§. 1774. Die Ungelder und anderen Ausgaben, welche zum gemeinen Besten des Schiffes und seiner Ladung verwendet werden müssen, um die Schiffahrt und Reise zu befördern, werden die ordinaire oder kleine Haverei genannt.

Bielitz führt aus, daß der Lohn oder die Heuer der Schiffer und des Schiffsvolks ebenfalls zu diesen Ausgaben gehöre, sofern nicht das Frachtlohn in Pausch und Bogen bedungen worden. (Komm. Bd. 6. S. 655.)

§. 1775. Es macht keinen Unterschied, ob dergleichen Ausgaben am Ladungs- oder Lossungsplatze, oder auf der Reise vorgefallen sind.

§. 1776. Jedoch müssen die zur kleinen Haverei gehörenden Ausgaben, welche an dem Orte der Ladung geschehen, und daselbst berechnet werden können, auch allda wieder bezahlt und abgemacht werden.

§. 1777. Es kann also weder der Schiffer dem Empfänger der Waaren, noch dieser jenem, deshalb in der Regel etwas ausschlagen oder abfordern; sondern es werden nur solche Kosten, die sich erweislich nach der Absegelung, oder am Lossungsorte ereignet haben, in Rechnung gebracht.

§. 1778. Zur kleinen Haverei gehören vornehmlich Anker-, Pilotage-, Lootsen-, Grund-, Feuer-, Back-, Prahmen-, Leichter-, Pfahl-, Brücken- und ordinaire Quarantainegelder, und dergleichen mehr.

§. 1779. Ferner die Ausgaben an die Admiralitäten der Ladungs- oder Lossungsplätze, und an die Kastelle, bei welchen das Schiff vorbei segelt; so wie auch Zölle, welche nicht für das Schiff allein, oder für die Ladung allein entrichtet werden; desgleichen die Kosten der Konvoyen und Seynbriefe.

§. 1780. Ferner die Aufeisungskosten eines eingefrornen Schiffes, wenn selbige zu Bergung des Schiffs und der Güter verwendet worden, und nur Einen Thaler oder weniger auf die Last betragen.

Wie solche von den Interessenten zu tragen.

§. 1781. Wie die kleine Haverei von den Interessenten zu tragen sei, ist hauptsächlich nach der zwischen ihnen getroffenen Abrede zu beurtheilen.

§. 1782. Wenn keine Abrede darüber getroffen ist, müssen die Rheder Ein Drittel, und die Empfänger der Waare Zwei Drittel übernehmen.

1) vergl. §. 1680 Zusatz.

§. 1783. Der Beitrag der Empfänger wird unter sie nicht nach dem Werthe der Waaren, sondern nach der Zahl der Schiffslasten vertheilt.

§. 1784. Reisende sind, für ihre Person und Geräthschaften, zur kleinen Haverei beizutragen nicht schuldig.

II. Von der extraordinairen oder großen Haverei.

§. 1785. [1]) Alles, was bei vorhandener Gefahr des Schiffes und der Ladung, zur Abwendung oder Verminderung derselben aufgeopfert oder verwendet wird, ist für große oder extraordinaire Haverei zu achten.

§. 1786. [2]) Es gehören dahin alle Verwendungen an Geld- oder Geldeswerth, welche zur Vermeidung oder Verminderung einer solchen Gefahr gemacht werden; imgleichen die Beschädigungen, welche zu einem solchen Zwecke am Schiffe oder der Ladung absichtlich verursacht worden, oder eine natürliche Folge der dazu getroffenen Anstalten sind.

§. 1787. Dahin gehört besonders, wenn ein Schiff bei Sturm oder Seesturz so viel Wasser eingenommen hat, daß Löcher im Verdeck gemacht, oder in die Seiten des Schiffs gehauen, oder sonst der Körper des Schiffes beschädigt werden müssen, um das Wasser zu den Pumpen zu leiten: imgleichen, wenn dadurch Waaren beschädigt oder verdorben worden.

§. 1788. Ferner, wenn zur Rettung des Schiffs oder Guts, Masten, Segel, Stangen, Takelwerk, Anker, oder andere Schiffsgeräthschaften absichtlich gekappt, geschlitzt, verschlissen, oder sonst beschädigt, oder über Bord geworfen worden; imgleichen, wenn zu solchem Entzwecke das Boot von seiner Befestigung am Verdecke gekappt, und über Bord gesetzt werden muß.

§. 1789. [3]) Schäden, welche zwar bei Gelegenheit einer gemeinschaftlichen Gefahr, aber durch bloßen Zufall, oder durch Jemandes Schuld entstanden sind, können nicht zur großen Haverei gerechnet werden.

§. 1790. Bei der Verbindlichkeit zur gemeinsamen Uebertragung wird aber auch vorausgesetzt, daß durch die Verwendung oder Beschädigung der Zweck der Rettung wirklich, ganz oder zum Theil, erreicht worden.

§. 1791. Ein Schiff muß zur großen Haverei beitragen, wenn dasselbe nach überstandener Gefahr einen Hafen erreicht hat; sollte es auch für untüchtig zum Dienste erklärt werden.

§. 1792. Ist aber nach überstandener Gefahr Schiff und Ladung durch neue Unglücksfälle verloren gegangen: so findet keine Vertheilung Statt, sondern ein Jeder trägt seinen Schaden. [4])

§. 1793. Wird hingegen ein Theil der Ladung geborgen, oder frei gegeben: so müssen dessen Eigenthümer davon zu der bei dem vorigen Unglücksfalle entstandenen großen Haverei eben so beitragen, als ob der neue Unglücksfall sich nicht ereignet hätte.

§. 1794. Ein Gleiches gilt von den Rhedern, wenn das genommene Schiff wieder freigegeben, oder ausgelöst wird; ferner, wenn zwar das Schiff durch Wind und Wetter neue Unfälle erlitten hat, jedoch nicht ganz verloren gegangen, sondern davon mehr gerettet ist, als die Bergungskosten betragen.

Von den vorzüglichsten Fällen, welche zur großen Haverei gehören.

a) Seewurf.

§. 1795. Der Seewurf kann nur alsdann geschehen, wenn Sturm, See-

§. 1796. Nur ein auf Veranstaltung oder Befehl des Schiffers oder dessen, der seine Stelle vertritt, erfolgter Seewurf, kann zur großen Haverei gezogen werden.

noth, oder feindliche Verfolgung es nothwendig machen, das Schiff zu erleichtern.

§. 1797. Ehe der Schiffer dazu schreitet, muß er mit den an Bord befindlichen Befrachtern, oder deren Bevollmächtigten, imgleichen mit dem Schiffsvolke Seerath halten.

§. 1798. Leidet die dringende Gefahr dieses nicht: so muß er wenigstens den Steuer-, Hochboots- und Zimmermann mit ihrem Gutachten vernehmen.

§. 1799. Reisende und Befrachter können sich weder der vom Schiffer beschlossenen Werfung widersetzen, noch den Schiffer wider seinen Willen zum Seewurfe nöthigen; sondern in jedem Falle nur verlangen, daß darüber Seerath gehalten werde.

§. 1800. Bei der Werfung selbst muß mit den Waaren, die auf dem Verdecke, Ueberlaufe, Back und Schanze liegen, oder an den Seiten des Schiffs angehängt sind, der Anfang gemacht werden.

1) Vergl. §§. 1463—1466.
2) Vergl. §. 85 Tit. 15 Thl. 2 des A. L.-R. über das Bergelohn.
3) Vergl. §. 1809.
4) Vergl. Zusatz zu §. 1680.

§. 1801. Ein Gleiches gilt von den Waaren, die in das Boot oder die Schaluppe geladen worden.

§. 1802. Sodann müssen, so viel als möglich, nur Stücke, Fässer, Kasten, oder Packe von Waaren, welche die geringsten am Werthe sind, und das Schiff am meisten bechweren, geworfen werden.

§. 1803. Dagegen sind solche Behältnisse vorzüglich zu schonen, in welchen Edelsteine, Perlen, gemünztes oder ungemünztes Gold und Silber, oder sonst Kostbarkeiten und Kleinodien sich befinden.

§. 1804. Hat Jemand dergleichen Sachen unter andere Waaren gepackt, und dieses bei der Einschiffung verschwiegen; so muß er den Schaden, der ihm aus der Verheimlichung entstanden ist, allein tragen.

§. 1805. Zeigt er aber dem Schiffer die verschwiegene Beschaffenheit noch in Zeiten an: so muß ein solches Pack mit dem Wurfe verschont werden.

§. 1806. Findet sich hiernächst, daß die Anzeige unrichtig gewesen: so soll solche verschonte Waare nach ihrem vierfachen wirklichen Werthe in Havareirechnung gebracht werden.

§. 1807. Auch Mund- und Kriegesbedürfnisse, Kleider und Geräthschaften des Schiffers, des Schiffsvolks und der Passagiere kommen, wenn sie geworfen worden, bei der großen Havarei mit in Anschlag.

§. 1808. Ein Gleiches gilt von Waaren, die das Schiffsvolk für eigene Rechnung mitzunehmen befugt ist.

§. 1809. Auch Waaren und Sachen, die zwar nicht geworfen, aber durch die bei Gelegenheit des Wurfs getroffenen Anstalten beschädigt, verdorben, oder in eine solche Lage gekommen sind, daß sie von den Wellen weggespült worden, müssen vergütet werden.

§. 1810. Wenn das Schiff zwar in eben der Noth, da der Wurf geschehen ist, durch Wind und Wellen Schaden gelitten hat; dieser Schaden jedoch weder absichtlich zu Rettung des Schiffes und der Ladung verursacht worden, noch eine natürliche Folge der dazu getroffenen Anstalten ist: so können die Rheder in so weit von den Befrachtern keinen Havereibeitrag fordern.

§. 1811. Eben dies findet von der auf solche Art sich ereignenden Beschädigung der geladenen Güter Anwendung.

§. 1812. Wenn zur Erleichterung des Schiffes Waaren in ein kleineres Fahrzeug geladen, und daselbst verdorben, oder verloren worden: so gehört dieser Schaden zur großen Haverei.

§. 1813. Ist der Schaden durch Untauglichkeit des kleineren Fahrzeugs geschehen: so können sich die übrigen Interessenten, wegen ihres Havereibeitrages, an den Eigenthümer desselben halten.

§. 1814. Ein Gleiches findet Statt, wenn der Schaden aus Verwahrlosung oder Untreue der Mannschaft des kleineren Fahrzeuges entstanden ist.

§. 1815. Der Schiffer des Hauptschiffes ist nur alsdann verhaftet, wenn er ein untaugliches Fahrzeug ohne Noth gewählt hat.

§. 1816. Hat von der in ein kleineres Fahrzeug während der Reise geladenen Waare, zur Rettung desselben und seiner Ladung, etwas geworfen werden müssen: so wird dieser Schaden von dem Bording, und seiner übrigen Ladung, als große Haverei getragen; und was die Bordingsladung dazu beiträgt, wird alsdann vom Hauptschiffe und dessen übriger ganzer Ladung vergütet.

§. 1817. Sobald ein Seewurf nach Vorschrift des §. 1795 geschehen ist, muß die Vergütung als große Haverei ohne Widerrede Statt finden. [1])

§. 1818. Mit dem Vorwande, daß bei dem Wurfe selbst, oder bei der Auswahl der zu werfenden Sachen, übereilt oder sonst vorschriftswidrig verfahren worden, kann sich kein Interessent gegen den Beitrag schützen; sondern nur den Regreß an den Schiffer, oder andern Urheber des Schadens nehmen.

Entwurf Th. I. Abth. 2. S. 277. Weil nach §. 1868 der Havereibeitrag vom Schiff nur nach demjenigen Werth, den es bei der Ankunft am Lossungsplatz noch hat, bestimmt wird.

§. 1819. [2]) Hat jedoch der Schiffer das Schiff überladen, und muß zu dessen Erleichterung die auf dem Verdecke liegenden Güter werfen, so können die Eigenthümer dieser letzteren sich nur an den Schiffer halten; und es findet die Vergütung als große Haverei nicht Statt.

---

1) Vergl. §. 1868.
2) Vergl. §. 1850.

b) vorsätzliche Strandung.

§. 1820. Hat der Schiffer, um die Ladung zu retten, das Schiff absichtlich zum Stranden gebracht: so gehört der dabei am Schiffe und an der Ladung entstandene Schaden, nebst allen dadurch verursachten Kosten, zur großen Haverei.

§. 1821. Erhellt aus den Umständen klar, daß die Strandung blos in der Absicht geschehen ist, um das Leben oder die Freiheit der Equipage zu retten: so wird der entstandene Schaden selbst alsdann, wenn die ganze Ladung gerettet worden, nur für partikulaire Haverei geachtet. (§. 1900 sqq.)

c) Erleichterung des auf eine Klippe oder Sandbank gerathenen Schiffes.

§. 1822. Ist ein Schiff durch Zufall auf den Grund oder auf eine Klippe gerathen, und wird durch das Abbringen beschädigt: so muß die Vergütung als große Haverei geschehen.

§. 1823. Dahin gehören auch die bei solcher Gelegenheit der Ladung zugefügten Beschädigungen; die Aus- und Einladungskosten; imgleichen die Kosten, wodurch das Schiff befreit worden.

d) Prangen. [1])

§. 1824. Wird ein Schiffer, um Strand und Klippen zu vermeiden, genöthigt, das Schiff zur gemeinschaftlichen Erhaltung zu prangen: so ist der am Schiffe und dessen Geräthschaften entstandene Schaden ebenfalls als große Haverei zu vergüten.

e) Einlaufen in einen Nothhafen.

§. 1825. Muß ein Schiff wegen erhaltenen Lecks, oder anderer Gefahr, in einen Nothhafen einlaufen, so gehören alle Kosten des Ein- und Ausladens, [2]) imgleichen der Unterhalt des Schiffsvolks während des Aufenthalts im Nothhafen, so wie die Heuer desselben, in so fern ihr Betrag durch eine solche Verlängerung der Reise vermehrt wird, zur großen Haverei.

§. 1826. Ein Gleiches gilt sowohl von den Aus- so wie von den Einladungskosten, wenn zum Behufe der Ausbesserung des Schiffes, oder sonst aus erheblichen Gründen, die Ladung im Nothhafen geloßt wird.

f) Stillliegen wegen Konvoy.

§. 1827. Muß ein Schiff auf Konvoy warten, oder sonst ein wegen besorglicher Feindesgefahr, in einem neutralen Hafen eine Zeitlang liegen bleiben; so werden die Heuer und der Unterhalt des Schiffsvolks für diesen Zeitraum, nach näherer Bestimmung §. 1825, als große Haverei vergütet.

§. 1828. Es macht keine Ausnahme, wenn gleich zur Zeit des Auslaufens die Gefahr schon bekannt gewesen, und wegen der Konvoy nichts verabredet sein sollte.

g) Ranzionirung des Schiffes.

§. 1829. Hat der Schiffer feindlichen Kapern oder Seeräubern, um Schiff und Gut zu retten, gewisse Waaren oder Schiffsgeräthschaften angewiesen oder übergeben: so wird deren Werth als große Haverei vergütet.

§. 1830. Ist in Fällen dieser Art ein bedungenes Lösegeld baar bezahlt worden: so muß die Auslage auf gleiche Art erstattet werden.

§. 1831. Haben die Feinde den Schiffer, oder andere am Bord befindliche Personen, als Geißel für das bedungene Lösegeld mitgenommen, so müssen, außer dem Lösegelde, auch die dadurch den Geißeln verursachten Zehrungs- und andere Kosten, als große Havarei ersetzt werden.

Merkel und Bielitz sind der Meinung, daß das Lösegeld für die, bei Gelegenheit eines feindlichen Angriffs des Schiffs in Gefangenschaft gerathenen Schiffsleute nicht durch die große Haverei zusammenzubringen sei. (Komm. Bd. 2. S. 479. u. Bd. 6. S. 661.)

§. 1832. Von der Zahlung können die Rheder und Befrachter, in diesem besonderen Falle, durch Abtretung ihrer Antheile am Schiffe oder an der Ladung sich nicht befreien.

§. 1833. Sie sind vielmehr selbst alsdann dafür verhaftet, wenn gleich das Schiff oder die Ladung durch nachherige Unglücksfälle verloren gegangen sein sollte.

§. 1834. [3]) Wenn auch ein nicht feindlicher Kaper den Schiffer genöthigt hat, ihm Provision, Geräthschaften oder Waaren, gegen versprochene aber nicht erfolgte Bezahlung zu überlassen; so gehört dieser Verlust zur großen Haverei.

---

1) Unter dem Prangen des Schiffs ist die aufgebäumte Stellung desselben zu verstehen, indem der Ausdruck von dem englischen Worte to prance herstammt.

2) Statt „Ein- und Ausladens" ist zu lesen: „Ein- und Auslaufens." Minist.Bl. 1839 p. 184.

3) Vergl. §§. 1903 und 1904.

h) Vertheidigung des Schiffes gegen feindliche Anfälle.

§. 1835. Wird bei der Vertheidigung gegen Kaper oder Seeräuber Schiff oder Gut beschädigt: so geschieht der Ersatz dieses Schadens, nebst der im Gefechte verbrauchten Ammunition, als große Haverei.

§. 1836. Sind bei einer solchen Gelegenheit dem Schiffsvolke zur Aufmunterung Belohnungen versprochen oder gegeben worden, so wird eine solche Auslage gleichfalls vergütet.

§. 1837. Eben dahin gehören alle Kosten zur Heilung und bessern Verpflegung der Verwundeten, zum Begräbniß der Getödteten, und zur Abfindung der untauglich gewordenen Schiffsleute.

§. 1838. Auch dasjenige, was den Wittwen und Kindern der Getödteten, oder an ihren Wunden gestorbenen Schiffsleuten gereicht werden muß, ist in Rechnung zu bringen.

i) Von außerordentlichen Kosten überhaupt.

§. 1839. Außer diesen Fällen gehören auch alle außerordentlichen Kosten, welche zur Fortsetzung der Reise verwendet werden müssen, und Einen Thaler, auf die Schiffslast gerechnet, übersteigen, ebenfalls zur großen Haverei. (§. 1774 sqq.)

Wo die Havereirechnung anzulegen.

§. 1840. [1]) Jeden zur großen Haverei gehörenden Fall muß der Schiffer, sobald es sich ereignet, und die Umstände es gestatten, in sein Tagebuch umständlich verzeichnen, und den erlittenen Schaden so genau als möglich bemerken.

§. 1841. Ist der Fall eines Seewurfs vorhanden: so muß der Schiffsschreiber, oder wer sonst seine Stelle vertritt, oder auch der Schiffer oder Steuermann selbst, die vorwaltenden Umstände, die Meinungen der Schiffsleute und Eigenthümer, imgleichen die geworfenen, oder auch durch die Werfung beschädigten Waaren, nach den Packen, Kisten, Tonnen, mit ihren Nummern und Zeichen, genau aufschreiben.

§. 1842. Wenn Zeit und Gefahr dergleichen pünktliche Aufzeichnung nicht erlauben: so soll so viel als möglich bemerkt, der Beweis des übrigen aber durch die eidlichen Aussagen und Angaben der Schiffsleute geführt werden.

§. 1843. [2]) Im ersten Hafen, wo der Schiffer landet, muß er den Havareifall und entstandenen Schaden den dortigen Seegerichten, oder dem Konsul der Nation umständlich anzeigen, und sich darüber ein Attest ausstellen lassen.

§. 1844. Auch muß er den Rhedern und Befrachtern, imgleichen den Korrespondenten am Bestimmungsorte, sobald als möglich davon Nachricht geben.

§. 1845. Wenn er am Orte der Bestimmung anlangt, muß er den erlittenen Havereifall den Gerichten, den Empfängern der Waaren, und den etwa daselbst befindlichen Bevollmächtigten der Rheder, noch vor der Lossung anzeigen.

§. 1846. Er muß zugleich den Seegerichten sein Tagebuch vorlegen, und nebst den Vornehmsten des Schiffsvolks den Inhalt desselben, so wie die Wahrheit seiner Angabe, eidlich bestärken.

Wie der Schaden, welcher vergütet werden soll, zu bestimmen.

§. 1847. Bei der Untersuchung des zu vergütenden Schadens müssen zuvörderst diejenigen Sachen abgesondert werden, welche, wenn sie auch bei einem Havereifalle beschädigt worden, dennoch keine Vergütung erhalten.

§. 1848. Dahin gehören vornehmlich die Güter, welche der Schiffer als Ueberfracht eingenommen hat.

§. 1849. [3]) Ferner die Waaren, welche auf dem Verdeck, Ueberlauf, Back oder Schanze gelegt, in das Schiffsboot gepackt, oder an die Seiten des Schiffes gehängt worden.

§. 1850. Der Eigenthümer solcher Waaren hat keine Vergütang durch Havereirechnung zu fordern, wenn gleich diese Art der Unterbringung (§. 1848. 1949) ohne sein Vorwissen geschehen ist; sondern er kann sich deshalb nur an den Schiffer und das Schiff halten.

§. 1851. Güter, wovon gar kein Konnoissement vorhanden ist, imgleichen heimlich ins Schiff gebrachte Waaren, erhalten keine Vergütung.

§. 1852. Eben dies findet von solchen Gütern Statt, welche der Eigenthümer, oder dessen Bevollmächtigter, bei entstehender Seegefahr, ohne des Schiffers und Schiffsvolks Einwilligung, wegnehmen oder anderswo hinbringen läßt.

---

1) Vergl. §. 1506.
2) Vergl. §. 3 des Konsular-Reglements v. 18. Sept. 1796 (S. 73.)
3) Vergl. §. 1819.

§. 1853. Ebenso wird auch der Schaden am Schiffsboote nicht vergütet, wenn dasselbe nicht auf dem Verdecke befestigt gewesen.

Wie der Betrag des Schadens auszumitteln.

§. 1854. [1]) Der Betrag des zu vergütenden Schadens selbst muß entwede durch Vereinigung sämmtlicher Interessenten, oder durch die in den Gesetzen vorgeschriebenen Beweismittel festgesetzt werden.

§. 1855. Schiffsprovisionen, Geräthschaften, oder andere zur eigentlichen Ladung nicht gehörende Sachen, werden nach dem gemeinen Werthe des Orts, wo sie wieder angeschafft werden müssen, geschätzt; jedoch werden bei Geräthschaften und solchen Sachen, die durch den Gebrauch abgenutzt werden, nur Zwei Drittheile dieses Werths in Rechnung gebracht.

§. 1856. Ist der Körper des Schiffes selbst beschädigt: so müssen die Ausbesserungskosten durch den Anschlag vereideter Sachverständigen festgesetzt werden.

§. 1857. Eben dies gilt, jedoch unter der §. 1855 in Ansehung des Werths gegebenen Bestimmung, wenn Schiffsgeräthschaften nicht verloren, sondern nur beschädigt worden.

§. 1858. Sind Waaren verloren gegangen: so wird bei Bestimmung ihrer Art und Quantität die Chartepartie, das Konnoissement, die Faktur, oder andere bei der Einschiffung gegebene Deklaration, zum Grunde gelegt.

§. 1859. Kann dargethan werden, daß die Angabe bei der Einschiffung zu hoch gewesen sei: so ist nur auf die erwiesene Art und Quantität zu sehen.

§. 1860. Dagegen wird auf die Behauptung des Eigenthümers, daß in dem verlornen Packe, Passe u. s. w. mehrere oder bessere Waare gewesen als angegeben worden, keine Rücksicht genommen.

§. 1861. Der Werth verlorner Waaren wird nach dem komptanten Marktpreise am Lossungsorte, zur Zeit der Lossung, angeschlagen.

§. 1862. Davon sind jedoch die kleine Haverei, die Ausladungskosten und andere Ungelder abzuziehen, welche von der Waare, wenn sie wirklich gut angekommen wäre, hätten entrichtet werden müssen.

§. 1863. Die Fracht hingegen, wenn sie dem Schiffer bezahlt werden muß, kommt nicht in Abzug.

§. 1864. Sind die verlornen Waaren, zur Zeit des Havareifalls, durch Seesturz oder anderen Zufall schon beschädigt gewesen: so werden sie nur nach dem Werthe, den sie bei dem Verluste wirklich noch hatten, vergütet.

§. 1865. Dieser Werth muß auf den Grund der eidlichen Angabe des Schiffers und seiner Leute, über den Zustand der Waaren zur Zeit des Verlustes, durch das Gutachten der Sachverständigen billig bestimmt werden.

§. 1866. Sind Waaren nicht ganz verloren, sondern nur beschädigt worden: so werden sie auf gemeinschaftliche Kosten öffentlich verkauft, und die daraus gelöseten Gelder dem Eigenthümer zugestellt; außerdem aber wird demselben der Unterschied mit dem nach §. 1861 — 1863 zu bestimmenden Werthe vergütet.

Wie der Betrag zur großen Haverei festzusetzen.

§. 1867. Ist solchergestalt der Betrag der zu vergütenden großen Haverei ausgemittelt: so muß derselbe zwischen Schiff und Ladung verhältnißmäßig vertheilt werden.

Vom Schiffe.

§. 1868. Zur Bestimmung dieses Verhältnisses muß der Werth des Schiffes nebst Zubehör nach demjenigen Zustande, in dem es aus der See gekommen ist, durch vereidete Sachverständige geschätzt werden.

§. 1869. Die zur Fortsetzung der Reise oder zur Retour bestimmten Mund- und Kriegsprovisionen kommen nicht in Anschlag; wohl aber das durch die zurückgelegte Reise verdiente Frachtgeld, nach Abzug desjenigen, was die Rheder daran noch zu bezahlen haben, besonders der noch rückständigen Heuer des Schiffers und des Volks, imgleichen des Beitrags zur kleinen Haverei.

§. 1870. Nach dem solchergestalt ausgemittelten Werthe des Schiffs wird dessen Beitrag zur großen Haverei bestimmt.

---

1) a. siehe Rescript v. 25. April 1816, wonach in Havariesachen nach den Vorschriften der Allg. Gerichts-Ordn. verfahren werden soll. (Jahrb. Bd. 7 p. 181. Gräff Bd. 8 p. 219.) Als betreffende Vorschriften sind bezeichnet §§. 5 u. 26 Tit. 45 u. §. 36 Tit 46 Thl. 1 A. Ger.-Ordn.

b. Rescr. v. 11. Sept. 1828 theilt das Schreiben des Min. der ausw. Ang. v. 24. Juli 1828 mit, nach welchem in Dänemark in Betreff der Dispache-Gebühren die Schiffe fremder Nationen gleich den dänischen behandelt werden. (Jahrb. Bd. 32 p. 85. Gräff Bd. 1 p. 219.)

Von der Ladung.

§. 1871. In Absicht der Ladung müssen zuvörderst diejenigen Stücke abgesondert werden, welche von dem Beitrage zur großen Haverei frei sind.

§. 1872. Dahin gehören alle Waaren, welche erst nach dem Havereifalle über den Bord des Hauptschiffes gebracht worden.

§. 1873. Ferner diejenigen, welche zur Zeit, da sich der Havereifall ereignet, am Bestimmungsorte schon vom Borde des Hauptschiffs gebracht sind.

§. 1874. Ferner die Heuer und Equipage des Schiffers und Schiffsvolks so wie auch diejenigen Waaren, welche dasselbe für eigene Rechnung, vermöge der ihm §. 1596 beigelegten Befugniß, mitgenommen hat.

§. 1875. Desgleichen die Kleidungsstücke und Reisebedürfnisse der Passagiere.

§. 1876. Hat bei einem Schiffbruche Jemand die ihm zugehörigen Sachen an sich genommen, und mit eigner Lebensgefahr gerettet: so kann ihm davon kein Beitrag abgefordert werden.

§. 1877. Ein Gleiches gilt von den, durch solche Taucher, welche ein Befrachter für eigene Rechnung gedungen hat, herausgebrachten Waaren.

§. 1878. Außer vorstehenden müssen alle im Schiffe befindlich gewesenen Waaren und Effekten zur großen Haverei beitragen.

§. 1879. Dieses gilt sowohl von den verloren gegangenen oder beschädigten, und in der Berechnung als große Haverei vergüteten, als von den geretteten Waaren.

§. 1880. Selbst geworfene Waaren müssen, auch bei den nachher während der Reise sich ereignenden Unglücksfällen, den Beitrag zur großen Haverei erlegen.

§. 1881. Die Art und Quantität der Waaren wird nach Vorschrift des §. 1858 sqq. angenommen.

§. 1882. Kann dargethan werden, daß die Qualität oder Quantität einer Waare zu niedrig angegeben worden, so muß die durch gerichtliche Besichtigung auszumittelnde wahre Beschaffenheit in Anschlag kommen.

§. 1883. Eben dies findet von denjenigen Waaren Statt, worüber keine Konnoissemente vorhanden sind.

§. 1884. Auch die Bestimmung des Werths der geretteten Waaren geschieht nach Vorschrift der §§. 1861 — 1866.

§. 1885. Wegen der bei einem Seewurf unrichtig angezeigten und verschonten Waaren findet die Vorschrift des §. 1806 Anwendung.

§. 1886. Waaren, deren Werth während der Reise durch innern Verderb, oder andere zur großen Haverei nicht gehörende Unglücksfälle, verringert worden, dürfen nur nach demjenigen Werthe beitragen, den sie zur Zeit der Lossung noch wirklich hatten.

§. 1887. Effekten, welche keinen gewöhnlichen Marktpreis haben, sind nach ihrem wirklichen Werthe, zur Zeit der Lossung, durch vereidete Sachverständige zu schätzen.

§. 1888. Heimlich eingebrachte, imgleichen die in Absicht der Art und Quantität unrichtig deklarirte Waaren, werden nach dem höchsten zur Lossungszeit am am Lossungsorte geltenden Preise berechnet.

§. 1889. Der Empfänger solcher Waaren, von welchen ein Beitrag zu großen Haverei zu entrichten ist, haftet nach geschehener Andeutung für den festzusetzenden Beitrag als Selbstschuldner.

§. 1890. Er ist verbunden, längstens binnen Acht Tagen nach der Abladung, den Werth derselben, vorstehenden Grundsätzen gemäß, genau und richtig anzugeben, und auf Erfordern eidlich zu erhärten.

§. 1891. Sind ihm die Waaren zur weitern Spedition überschickt: so muß er sie nicht eher versenden, als bis die vorgeschriebene Angabe des Werths geschehen ist.

§. 1892. Wird die Richtigkeit des angegebenen Werths bezweifelt: so können die übrigen Interessenten, auf Kosten des verlierenden Theils, eine gerichtliche Taxe durch vereidete Sachverständige verlangen.

§ 1893. Wer überführt wird, vorsätzlich, oder aus grobem Versehen, den Werth einer empfangenen Waare zu niedrig angegeben zu haben, soll von dem wirklichen Werthe vierfachen Beitrag entrichten, und die Kosten erstatten.

§. 1894. Wenn solchergestalt die Summe, nach welcher ein jeder Interessent zu dem Havereischaden beitragen muß, ausgemittelt worden: so geschieht die Vertheilung des Beitrags unter die Interessenten nach der Societätsregel.

§. 1895. Wer den hiernach auf ihn fallenden Beitrag verweigert, den kann

und muß der Schiffer, bei eigner Verhaftung, zu Bestellung hinreichender Sicherheit anhalten, oder die Waaren mit Arrest belegen.

§. 1896. Auch kann der Schiffer auf öffentlichen gerichtlichen Verkauf der Waaren, so viel dazu nöthig ist, antragen.

§. 1897. Das Schiff darf nicht eher aus dem Hafen gelassen werden, als bis die Rheder ihren Beitrag zur Haverei davon entrichtet, oder hinreichende Sicherheit dafür bestellt haben.

§. 1898. Den Vorzug des rückständigen Beitrags zur großen Haverei bei entstehendem Konkurse, bestimmen die Vorschriften des Ersten Theils Tit. 20 §. 326 in Absicht des Schiffes, und die Prozeßordnung in Absicht der Waaren.

§. 1899. Werden geworfene, oder sonst verunglückte Güter, nach schon geschlossener Havereirechnung gerettet: so muß der nach Abzug der Bergungs- und andern Kostan übrig bleibende Werth den Interessenten, nach Verhältniß ihrer Beiträge wieder zu gute kommen.

III. Von der Partikulairhaverei.

§. 1900. Alle übrige nach vorstehenden Grundsätzen weder zur großen noch zur kleinen Haverei gehörende Schäden und Kosten, welche bei Gelegenheit der Schifffahrt und Reise, das Schiff oder die Ladung treffen, werden für partikulaire oder besondere Haverei geachtet; und müßen von dem Eigenthümer der Sache, über welche sie ergangen sind, allein getragen werden.

§. 1901. Wenn also ein Schiff auf den Grund oder auf eine Klippe gerathen ist, und nicht durch das Abbringen selbst beschädigt wird: so gehört die daraus entstandene Beschädigung zur besondern Haverei; die Kosten aber, durch welche das Schiff befreit wird, sind große Haverei.

§. 1902. Wenn ein Schiff, oder dessen Geräthschaften durch Gewalt des Windes verdorben, oder verloren worden: so ist die daraus entstandene Beschädigung ebenfalls besondere Haverei; es wäre denn, daß der Schiffer, um Strand und Klippen zu vermeiden, genöthigt wäre, das Schiff zu prangen. (§. 1824.)

§. 1903. Wenn Kaper oder Seeräuber Schiffsgeräthschaften, Ammunition, oder Lebensmittel vom Schiffe wegnehmen; so trägt das Schiff den Schaden allein.

§. 1904. Eben so trifft, wenn von Kapern oder Seeräubern Waaren aus dem Schiff entwendet worden, der Verlust die Eigenthümer der Waaren.

§. 1905. Ein Gleiches findet Statt, wenn Waaren bloß durch Sturm oder Seesturz beschädigt, verdorben, oder weggespült worden.

Von Schiffskontrebanden.

§. 1906. Sind in einem neutralen Schiffe verbotene Sachen oder Waaren gefunden worden: so gehört der aus der Konfiskation entstehende Schaden nicht zur großen Haverei.

§. 1907. Welche Waaren und Sachen für verboten zu achten sind, wird unten (§. 2034 sqq.) bestimmt.

§. 1908. Schiffer und Rheder, welche wissentlich, oder aus grobem Verschulden, verbotene Waaren oder Sachen eingenommen haben, sind den übrigen Befrachtern zum Ersatz des dadurch verursachten Schadens verhaftet.

§. 1909. Haben aber die übrigen Befrachter von der verbotenen Qualität Wissenschaft gehabt: so muß, wenn Schiff oder Ladung deshalb aufgebracht worden, ein jeder seinen Schaden allein tragen.

§. 1910. Entsteht Verlust oder Schaden daher, weil ein Schiff nicht mit den gehörigen Pässen, Charteparties, Konnoissements, oder sonst nöthigen Briefschaften versehen ist: so müssen der Schiffer und diejenigen, welchen die Besorgung dieser Erfordernisse obgelegen hat, dafür haften.

Von Beschädigung der Schiffe durch An- und Uebersegeln.

§. 1911. Wenn zwei unter Segel sich befindende Schiffe, ohne grobes Verschulden des einen oder des andern Schiffers, auf einander ansegeln, oder stoßen; dergestalt daß eins oder das andere oder beide Schaden leiden: so muß der beiderseitige Verlust oder Schaden berechnet, und zusammengeschlagen werden.

§. 1912. Von der ganzen Summe trägt jedes Schiff die Hälfte.

§. 1913. Ist das An- und Uebersegeln von einem der Schiffer vorsätzlich, oder durch grobe Schuld verursacht worden: so muß derselbe seinen Schaden allein tragen, und dem andern Schiffe den ganzen erlittenen Schaden vergüten.

---

1) Ueber den Fall der Strandung vergl. §§. 81—87 Tit. 15 Thl. 2 des A. L.-R.
2) vergl. §. 1834. Der Unterschied liegt in der versprochenen Zahlung. (Bielitz Komm. Bd. 6 S. 669.)

§. 1914. So weit, als der Schaden aus dem Vermögen des Schiffers, imgleichen aus dem Schiffe und dessen Frachtgeldern nicht ersetzt wird, ist er als Partikularhaverei zu betrachten.

§ 1915. Eben dies findet Statt, wenn das Schiff, welches durch Zufall, oder grobe Schuld des Schiffers, ein anderes auf gedachte Art beschädigt hat, nicht ausgemittelt werden kann.

§. 1916. Wird ein vor Anker liegendes, oder am Lande festgemachtes Schiff von einem segelnden Schiffe beschädigt, so muß des letztern Schiffer allen verursachten Schaden erstatten; er könnte denn nachweisen, daß er durch einen ganz unvermeidlichen Zufall zum An- oder Uebersegeln genöthigt worden: in welchem Falle die Vorschrift §. 1911. 1912 Anwendung findet.

§. 1917. Hat in diesem Falle der festliegende Schiffer der Gefahr ausweichen können, und es vorsätzlich oder aus grober Schuld unterlassen: so ist derselbe zum Schadenersatze nach §. 1813 verhaftet.

ad §§. 1916. 1917. 1913. Präjudiz des Geheimen Ober-Tribunals Pr. Nr. 1830. 22. Jan. 1847. IV. Senat. Hat der Schiffer eines vor Anker liegenden, oder am Lande festgemachten Schiffes, welches von einem segelnden Schiffe beschädigt worden, der Gefahr ausweichen können, und dies durch Vorsatz oder grobes Versehen unterlassen, ohne daß dem segelnden Schiffe eine Verschuldung dieser Art zur Last fällt, so steht dem festliegenden Schiffe ein Anspruch auf Schadenersatz gegen den Schiffer des segelnden auch dann nicht zu, wenn Letzterer den Nachweis, daß er durch einen ganz unvermeidlichen Zufall zum An- oder Uebersegeln genöthigt worden, nicht geführt hat.

Antreiben und Stoßen.

§. 1918. Liegen zwei oder mehrere Schiffe vor Anker, und kommen einander gefährlicher Weise zu nahe: so muß der voranliegende Schiffer, auf des andern Zuruf, den Anker lichten und ablegen.

§. 1919. Ein Gleiches muß geschehen, wenn die Schiffe in Gefahr stehen, durch Ablaufen des Wassers auf den Grund zu gerathen.

§. 1920. Hat der voranliegende Schiffer diese Vorschriften vorsätzlich oder aus grober Schuld unbefolgt gelassen: so muß er den ganzen dadurch veranlaßten Schaden ersetzen.

§. 1921. Leidet der Schiffer, welcher ausweichen soll, bei dem Versuche dazu, ohne sein grobes Verschulden, selbst Schaden: so kann er von dem Zurufenden Vergütung fordern.

§. 1922. Ist der Zurufende, bei dem Ausweichen, ohne grobes Verschulden des andern beschädigt worden: so bleibt der Ausweichende von der Verantwortung frei.

§. 1923. Werden zwei festliegende Schiffe durch Gewalt der Wellen, oder des Windes, dergestalt zusammengestoßen, daß eines oder beide gequetscht, gedrückt, oder sonst beschädigt worden: so finden die Vorschriften §. 1911 Anwendung.

§. 1924. Eben das gilt, wenn zwei festliegende Schiffe zu einer Zeit loskommen, an einander treiben, und dadurch bei einem oder beiden Schaden entsteht.

§. 1925. Ist aber ein vor Anker liegendes Schiff wegen Untauglichkeit seiner Taue, oder sonst durch grobes Verschulden des Schiffers, los und treibend geworden: so muß der Schiffer allen an den festliegenden Schiffen verursachten Schaden erstatten.

§. 1926. Ist hingegen ein Schiff ohne grobes Verschulden des Schiffers los und treibend geworden: so muß der Schaden des Anstoßens, nach den Vorschriften §. 1911, gemeinschaftlich getragen werden.

§. 1927. Hat der antreibende Schiffer dem festliegenden zugerufen, das Tau schießen zu lassen, und letzterer hat es nicht gethan, da es doch die Umstände gestattet hätten: so ist ersterer zur Entschädigung nicht verbunden.

§. 1928. Sind in den §. 1911, 1916, 1921, 1922, 1923, 1926 beschriebenen Fällen auch die geladenen Waaren zu Schaden gekommen: so kann der daran erlittene Verlust bei der Schadenberechnung nicht mit in Anschlag kommen, sondern wird als partikulaire Haverei betrachtet.

§. 1929. Fällt nach obigen Grundsätzen die Vergütung einem der Schiffer zur Last, so müssen, bei seinem Unvermögen, dessen Rheder, so weit ihre Schiffsparte reichen, den Ausfall vertreten.

§. 1930. Sind beide Schiffer an dem einander zugefügten Schaden schuld: so findet die Vorschrift des Ersten Theils Tit. 6 §. 22 Statt.

§. 1931. Ein solcher durch An- oder Uebersegeln, Antreiben und Stoßen entstandener Unglücksfall, wenn er im Hafen geschehen ist, muß binnen Acht und

vierzig Stunden nach dem Ereignisse, bei Verlust der Rechte, den gehörigen Gerichten angezeigt werden.

§. 1932. Geschieht der Unglücksfall auf der See: so muß von jedem Schiffer die Vorschrift des §. 1840 sq. beobachtet werden.

§. 1933. Bei Stromschiffen finden gleiche Grundsätze Statt.

ad §. 1767.

Die Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung nimmt ihren Anfang, wenn das Gut in das Leichterschiff gebracht ist und endigt sich, wenn die Ladung des Haupt- oder Leichterschiffes an ihrem Bestimmungsorte gelöscht ist.

Dieser Grundsatz wird mindestens von den hiesigen Gerichten, mit Rücksicht darauf, daß die Beschaffenheit des Fahrwassers zwischen Stettin und dessen Vorhafen Swinemünde in vielen Fällen den Gebrauch der Leichterschiffe nothwendig macht, als observanzmäßig behauptet und angewendet.

Eilfte Abtheilung.

Von der Bodmerei.

Das Allg. Landrecht enthält darüber Thl. 2 Tit. 8 §§. 2359 bis 2451 folgende Bestimmungen:

Was Bodmerei ist.

§. 2359. [1]) Bodmerei ist ein Darlehnskontrakt, bei welchem der Gläubiger, wegen Verpfändung eines Schiffes, oder der Ladung desselben, oder beider zusammen, die Seegefahr übernimmt.

§. 2360. Dagegen kann er sich ein den erlaubten Zinssatz übersteigendes Aufgeld verschreiben lassen.

§. 2361. Die Bestimmung dieses Aufgeldes hängt lediglich von der Vereinigung beider Theile ab.

§. 2362. [2]) Ein Darlehn auf Schiff oder Ladung, bei welchem der Gläubiger keine Seegefahr übernimmt, hat nicht die Vorrechte einer Bodmerei.

§. 2363. Sind in einem solchen Abkommen höhere, als die an dem Orte des geschlossenen Kontrakts unter Kaufleuten erlaubten, Zinsen bedungen worden: so ist dasselbe für einen wucherlichen Kontrakt zu achten.

Wer Bodmerei schließen könne.

§. 2364. [3]) Diejenigen Personen, welchen nach §. 1939 — 1942 untersagt ist, Versicherungen zu ertheilen, dürfen auch, bei gleicher Strafe, kein Geld oder Geldeswerth auf Bodmerei geben.

§. 2365. Wer in der Fähigkeit, Darlehne aufzunehmen, eingeschränkt ist, kann keine Bodmerei nehmen.

§. 2366. Jeder einzelne Rheder kann seine Schiffspart verbodmen.

§. 2367. Auch kann das ganze Schiff von allen Rhedern zusammen, oder von ihrem gemeinschaftlichen Faktor verbodmet werden.

§. 2368. [4]) Auf die Schiffspart eines einzelnen Rheders können die übrigen, oder deren Disponent, auch wider des Eigenthümers Willen, Bodmerei nehmen, wenn derselbe den schuldigen Beitrag zur Ausrüstung oder Ausbesserung des Schiffs verweigert, oder zur Ungebühr verzögert.

§. 2369. Bodmerei auf die Fracht allein findet nicht Statt.

---

1) a. Statt „wegen“ ist zu lesen „gegen“. [Jahrb. Bd. 50 p. 478]
b. Der §. 2359 umfaßt sowohl die eigentliche Bodmerei, Verpfändung des Kiels oder Bodens, als die Anleihe auf große Avantüre, Verpfändung der Ladung. [Bielitz Komm. Bd. 6 p. 735] vergl. §§. 314—317 Tit 20 Thl. 1 A. L.-R.

2) vergl §§. 290 - 313 Tit. 20 Thl. 1 A. L.-R.

3) An die Stelle der im §. 1940 und 1942 erwähnten Prämie tritt das Aufgeld des §. 2360. [Grävell Kred.-Ges. Bd. 4 p. 205]

4) a. Ohne daß es einer vorgängigen Abtretung der Schiffsparten bedarf. [Grävell a.a.O. p. 206. Bielitz a. a. O. 736]
b. Mithin auch offenbar gegen ein einfaches Darlehn verpfänden.

§. 2370. Eben so wenig kann sie über die Heuer des Schiffsvolks geschlossen werden.

§. 2371. In beiden Fällen ist der Vertrag ungültig, und das gegebene Darlehn zum Besten der Seearmen verfallen.

§. 2372. Jeder einzelne Befrachter kann seinen Theil der Ladung verbodmen.

§. 2373. Diese Befugniß steht auch dem Schiffer und dem Schiffsvolke, in Absicht der unter Billigung der Gesetze oder Bewilligung der Rheder, für eigene Rechnung mitgenommenen Waaren zu.

§. 2374. [1]) Kein Rheder oder Befrachter darf über den gemeinen Werth des Schiffes oder der Ladung (Th. 1 Tit. 11 §. 111 sq.), am Orte und zur Zeit des geschlossenen Kontrakts, Bodmerei nehmen.

§. 2375. Hat er es gleichwohl gethan: so soll er als ein Betrüger gestraft werden; und für das mehr Empfangene, nebst Sechs Procent Zinsen, auch alsdann haften, wenn die verbotene Sache verunglückt.

§. 2376. Bei gleicher Strafe darf weder ein Rheder, noch Befrachter, Bodmerei über Gegenstände schließen, die bereits zu ihrem vollen Werthe versichert sind.

§. 2377. Geschieht dies dennoch: so muß dem Bodmereigeber das verschriebene Kapital ohne Abzug bezahlt werden, wenn auch die verbotene Sache verloren geht.

§. 2378. Ist aber Schiff oder Ladung nur zum Theil versichert: so kann der frei gebliebene Theil, bis zum vollen gemeinen Werthe, noch besonders verbodmet werden.

§. 2379. Der Schiffer kann nur im Nothhafen Bodmerei schließen.

§. 2380. Er kann aber alsdann sowohl das Schiff allein, als auch Schiff und Ladung zusammen, nicht aber die Ladung allein verbodmen

§. 2381. Es macht in diesem Falle keine Aenderung, wenn gleich Schiff und Ladung bis zum vollen Werthe versichert sein sollten.

§. 2382. Eben so wenig hat es Einfluß, wenn gleich der Schiffer Theil an der Rhederei nimmt.

§. 2383. An dem Orte, von welchem er aussegelt, und am Bestimmungsorte, ist er, ohne Specialvollmacht der Rheder oder Befrachter, nicht befugt, Bodmerei zu schließen.

§. 2384. Auch in einem solchen Zwischenhafen, wo er an Bevollmächtigte der Rheder oder Befrachter gewiesen worden, soll er, ohne Vorwissen und Einwilligung derselben, keine Bodmerei nehmen.

§. 2385. Was der Schiffer zu beobachten habe, wenn er in einem Nothhafen Bodmerei nimmt, ist oben verordnet. (§. 1499 sq.)

§. 2386. Wird eine solche Bodmerei in einem hiesigen Hafen geschlossen: so muß der Geber, bei Verlust des Vorrechts an dem Bodmerei-Kontrakte, dahin sehen, daß der Schiffer diese Vorschrift genau beobachte.

§. 2387. In Absicht derjenigen Bodmerei-Kontrakte hingegen, welche in auswärtigen Häfen geschlossen worden, sind die Gesetze des Orts zur Richtschnur zu nehmen.

§. 2388. Wer einem Schiffer wissentlich zu anderm Gebrauche, als zum Besten des Schiffs oder Guts, Bodmerei giebt, kann sich nur allein an den Schiffer und dessen Schiffspart, oder andere Habseligkeit, halten.

§. 2389. Ein Bodmereigeber, welcher sich mit dem Schiffer zum Schaden der Rheder und Befrachter verstanden hat, muß den Letztern für allen aus der Bodmerei entstandenen Nachtheil als Selbstschuldner haften, und soll als ein Betrüger gestraft werden.

Form des Bodmerei-Kontrakts.

§. 2390. [2]) Bodmerei-Kontrakte sollen in Königlichen Landen, bei Strafe der Ungültigkeit, schriftlich errichtet werden.

§. 2391. Ist jedoch die Bodmerei durch einen Mäkler geschlossen worden: so kann der von demselben zu ertheilende Auszug seines Journals die Stelle des schriftlichen Kontrakts vertreten.

§. 2392. Bloß mündliche Verabredungen zur Bodmerei sind ungültig, wenn auch in der Absicht, einen Bodmerei-Kontrakt zu schließen, ein unausgefülltes Blanket ausgestellt, und unterschrieben worden. (Th. 1 Tit. 5 §. 155 sq. Tit. 11 §. 727.)

§. 2393. Der Bodmereibrief muß vorzüglich enthalten: die Namen des Gebers und des Nehmers; die Benennung des Schiffes und Schiffers; die zu zah-

---

1) Statt „Tit. 11" ist zu lesen „Tit. 2." [Jahrb. Bd. 50 p. 478.]
2) vergl. §§. 314 u. 315 Tit. 20 Thl. 1 A. L.-R.

lende Summe; die vom Geber übernommene Seegefahr; und die Bestimmung der verbodmeten Sache.

§. 2394. Ein Schuldschein, worin blos allgemein bemerkt worden, daß die Valuta oder der Werth auf Bodmerei genommen sei, ist für keinen Bodmereibrief zu achten.

§. 2395. Wegen der Münzsorte findet dasjenige Anwendung, was §. 759 sq. bei Wechseln vorgeschrieben ist.

§. 2396. Auch in Absicht der Unterschrift des Namens gilt alles dasjenige, was §. 776 bei Wechseln verordnet worden.

§. 2397. Sind wegen der vom Geber übernommenen Seegefahr im Bodmereibriefe keine besondere Verabredungen enthalten: so treffen ihn alle die Vorfälle, für welche, nach §. 2171 sq., bei der Seeversicherung der Versicherer einstehen muß.

§. 2398. Ist keine Zahlungszeit bestimmt: so wird angenommen, daß die Berichtigung binnen Acht Tagen nach der Ankunft des Schiffes erfolgen solle.

§. 2399. Ist die Bodmerei nicht ausdrücklich nur auf die Hin- oder auf die Rückreise, oder auf beide zusammen geschlossen: so muß, bei verbodmeten Waaren, die Zahlung an dem in der Charte Partie, oder im Konnoissemente bemerkten Bestimmungsorte geschehen.

§. 2400. Ist in einem solchen Falle das Schiff allein verbodmet: so wird der Kontrakt auf die Hin- und Herreise gezogen.

§. 2401. Doch muß die Bodmereischuld sogleich bezahlt werden, wenn das Schiff binnen Zwei Monaten die Retourreise ohne unverschuldete Hinderungen nicht angetreten hat.

§. 2402. Sind Schiff und Waaren zugleich ohne weitere Bestimmung verbodmet: so haften dem Bodmereigeber die in Sicherheit gebrachten Waaren, wenn gleich das Schiff auf der Rückreise verloren geht.

§. 2403. Eben das findet Statt, wenn die Waaren verloren gehen, und das Schiff gerettet wird.

§. 2404. Für die von den Rhedern geschlossene Bodmerei haftet der Regel nach nur das Schiff, oder die Schiffspart des einzelnen Rheders, welcher die Bodmerei geschlossen hat.

§. 2405. Eben so wird für die von einem Befrachter geschlossene Bodmerei, nur dessen Antheil an der wirklichen Ladung verhaftet.

§. 2406. Dagegen ist für die vom Schiffer im Nothfalle genommene Bodmerei Schiff und Ladung zugleich verhaftet, wenn nicht das Gegentheil im Bodmereibriefe festgesetzt worden.

§. 2407. Der Bodmereigeber hält sich an Schiff und Ladung, oder welchen Theil derselben er will, so lange, bis sein Bodmereibrief berichtigt ist.

§. 2408. Bodmerei, welche der Rheder in Königlichen Landen nimmt, muß gleich einer Verpfändung, auf den Original-Schiffsurkunden verzeichnet werden. (Th. 1 Tit. 20 §. 301 sq.)

§. 2409. Ebenso sind bei einer Bodmerei auf Waaren, wenn sie in hiesigen Landen von dem Eigenthümer derselben, oder dessen Bevollmächtigten geschlossen wird, die Vorschriften des Ersten Theils Tit. 20. §. 375 sq. zu beobachten.

§. 2410. [1]) Ist dies verabsäumt worden: so steht die Bodmerei den Verpfändungen, bei welchen diese Vorschriften beobachtet sind, ohne Rücksicht des Alters nach.

§. 2411. [2]) Nimmt der Schiffer Bodmerei, es sei in- oder außerhalb des Landes: so ist er schuldig, dafür zu sorgen, daß selbige auf den Schiffsurkunden, und wenn Waaren verbodmet worden, auf dem Konnoissement gehörig verzeichnet werde; auch muß er, im letzten Falle, den Empfänger der verbodmeten Waaren sogleich davon benachrichtigen.

---

1) Grävell bemerkt [Kreb.-Ges. Bd. 4 p. 211]: Es ergiebt sich hieraus, so wie, daß diese Vorschrift nur bei der Lehre von Verpfändung der Schiffe vorkömmt, und im allegirten §. 2410 nur wiederholt worden ist, daß in diesem §. überhaupt nur von der Priorität mehrerer Pfandrechte auf ein Schiff die Rede ist, nicht von mehreren Pfandrechten auf Waaren, welches schon darum nicht existiren kann, weil die über das Eigenthum derselben sprechenden Dokumente sich in den Händen des ersten Pfandnehmers befinden müssen. Eine Ausnahme hiervon tritt zwar bei der im Nothhafen genommenen Bodmerei ein. Diese ist aber ihrer Natur nach eine Versio in rem, welche auch zum Besten des Pfandgläubigers geschieht und welcher ein gesetzliches Vorzugsrecht beigelegt worden ist. Daher bedarf es bei derselben auch gar nicht der, bei konventionellen Verpfändungen vorgeschriebenen Förmlichkeiten, noch einer symbolischen Uebergabe.

2) Grävell u. Bielitz führen aus: Da dem Schiffer überhaupt nur im Nothhafen Bodmerei aufzunehmen gestattet sei, und dieser ein gesetzliches Pfandrecht zustehe, so bleibe der Vertrag nach § 314 bestehen, auch ohne Beobachtung der Förmlichkeit, und §. 2411 lege die Verpflichtung nur dem Schiffer auf, damit kein dritter inducirt werde. [Kreb.-Ges. Bd. 4 p. 212. Bielitz Bd. 6 p. 745.]

§. 2412. Unterläßt er dies: so haftet er jedem Dritten für allen daraus entstehenden Schaden.

Pflichten bei Schließung des Kontrakts.

§. 2413. Bei Schließung des Bodmerei-Kontrakts muß von beiden Theilen alles dasjenige beobachtet werden, was §. 2024 sq. dem Versicherten und dem Versicherer zur Pflicht gemacht hat.

§. 2414. [1]) In allen Fällen, wo wegen unterlassener Befolgung dieser Vorschriften eine Seeversicherung ungültig wird, (§. 2025. 2026. 2030. 2031) findet eben dies bei dem Bodmerei-Kontrakte Statt.

§. 2415. Hat alsdann der Bodmereinehmer den Fehler begangen: so muß er die völlige Bodmereischuld, sammt allen erweislichen Kosten bezahlen.

§. 2416. [2]) Ist aber der Fehler von Seiten des Bodmereigebers vorgefallen: so verliert er, zur Strafe, das gegebene Darlehn, und der Nehmer muß selbiges, nebst Zinsen, vom Tage des Empfanges, zur Armenkasse bezahlen.

Vom Ristorno.

§. 2417. [3]) In allen Fällen, wo bei Seeversicherungen das Ristorno zugelassen ist, §. 2006. 2136. 2139. 2141. 2202 und 2337, findet selbiges auch bei der Bodmerei Statt.

§. 2418. Bedient der Nehmer sich desselben: so muß er das erhaltene Darlehn, nebst Sechs Procent Zinsen vom Tage des Empfanges, und den verursachten Kosten, wohin auch die Kosten der von dem Geber über die Bodmerei etwa genommenen Versicherung gehören, erstatten.

§. 2419. Sollte der Bodmereinehmer, bloß unter Vorspiegelung einer zu machenden Reise oder Versendung, Geld zu erhalten gesucht haben: so muß er außerdem die bedungene Bodmereiprämie, in so weit selbige die gewöhnlichen Zinsen übersteigt, an die Schiffs-Armen-Kasse zur Strafe erlegen.

§. 2420. Wird das Ristorno von dem Geber ausgeübt: so erhält er bloß das Darlehn ohne Zinsen und Kosten zurück.

§. 2421. In beiden Fällen bleibt ihm, bis zur erfolgenden Zahlung der verbodmeten Sache eben so verhaftet, als wenn der Kontrakt nicht rückgängig geworden wäre.

Pflichten des Nehmers nach geschlossenem Kontrakte.

§. 2422. Auch nach geschlossenem Kontrakte liegt dem Nehmer alles dasjenige ob, was §. 2117 sq. dem Versicherten zur Pflicht gemacht werden.

§. 2423. Hat er davon etwas verabsäumt: so wird der Geber von der übernommenen Seegefahr frei, und es muß demselben die völlige Bodmereischuld bezahlt werden, wenn gleich die verbodmete Sache ganz oder zum Theil verunglückte.

§. 2424. Wird durch das Ristorno die auf Ladung geschlossene Bodmerei nur zum Theil rückgängig: so finden die Vorschriften des §. 2418 und 2420 nach Verhältniß der zurückgebliebenen, gegen die abgegangenen Waaren, Anwendung, und es haften, bis zur erfolgenden Zahlung, dem Geber sowohl die zurückgebliebenen, als die abgegangenen Waaren.

§. 2425. Der Geber haftet für die Seegefahr der verbodmeten Sache gleich einem Versicherer, und es finden sowohl wegen der Zeit, als wegen der Art der Gefahr die Vorschriften des §. 2180. 2190 und 2209 — 2234 Anwendung, in so fern im Bodmereibriefe keine ausdrückliche Ausnahme festgesetzt worden.

§. 2426. Ist die verbodmete Sache durch die nach §. 2209 sq. zu beurtheilende Seegefahr ganz verloren gegangen: so erlöscht der Anspruch des Bodmereigebers.

§. 2427. Ist sie aber nur zum Theil verunglückt, so hängt es von der Wahl des Nehmers ab: die Bodmereischuld zu bezahlen, oder dem Geber die verbodmete Sache zu seiner Befriedigung zu überlassen.

§. 2428. Wählt er das Letztere: so muß er, bei einer auf das Schiff genommenen Bodmerei, auch die vorhandenen Geräthschaften, Ammunition, Lebensmittel, und die Fracht der letzten Reise dem Bodmereigeber abtreten.

§. 2429. [4]) Auch muß er in jedem Falle dem Bodmereigeber den Verlust aus der über die verbodmete Sache nach §. 2379 etwa besonders erhaltenen Versicherung überlassen.

---

1) Bielitz will auch den nicht allegirten §. 2027 angewendet wissen. [Komm. Bd. 6 p. 745.]

2) Derselbe führt aus, daß unter Zinsen nur die landüblichen zu verstehen seien. [Das. p, 745.] Grävell dagegen meint die ausbedungenen, sofern dieselben nicht die gesetzmäßigen übersteigen. [Kreb.-Ges. Bd. 4 p. 214.]

3) Grävell und Bielitz wollen auch die Fälle der §. 2013, 2076, 2078, 2079, 2336, 2338 u. 2343 gemeint wissen. [a. a. O.]

4) Statt §. 2379 ist zu lesen §. 2378. (Jahrb. Bd. 50 p. 478.]

§. 2430. Dagegen muß der Bodmereigeber, wenn er sich an den verbliebenen Werth der verbodmeten Sache hält, den Beitrag zur großen Haverei mit übernehmen.

§. 2431. Es ist nicht erlaubt, das Gegentheil zu verabreden.

§. 2432. Ist der Unfall durch Versehen des Schiffers, oder seines Volks veranlaßt worden: so kann sich der Bodmereigeber auf Ladung an den Schiffer; bei dessen Unvermögen aber an das Schiff selbst halten.

§. 2433. Haben die Rheder unmittelbar, oder die Befrachter, oder deren Bevollmächtigte, durch Beladung des Schiffes mit verbotenen Waaren, oder sonst durch ihre Schuld, den Verlust oder Schaden veranlaßt: so kann der Bodmereigeber von ihnen den Ausfall an der völligen Bodmereischuld, nebst Zinsen und Kosten fordern.

§. 2434. Der Bodmereigeber kann auch in gleicher Art gegen Jeden, durch dessen Schuld das Schiff beschädigt oder verloren worden, auf Entschädigung klagen.

§. 2435. [1]) Wenn verbodmete Waaren bloß durch innern Verderb oder Abschlag des Preises Schaden und Verlust leiden: so kann der Eigenthümer sich durch Abtretung derselben nicht befreien, sondern er ist schuldig, die völlige Bodmereischuld zu bezahlen.

Erfüllung des Bodmereikontrakts.

§. 2436. Ist die verbodmete Sache unbeschädigt an dem Orte ihrer Bestimmung angekommen; oder will der Nehmer die beschädigte Sache nach §. 2427 dem Geber nicht abtreten: so muß er zu der im Bodmereibriefe festgesetzten, oder nach §. 2398 sq. zu bestimmenden Zahlungszeit, die Bodmereischuld sogleich bezahlen.

§. 2437. Auch ist er, von dieser Zeit an, verbunden, davon die unter Kaufleuten üblichen Zinsen zu entrichten.

§. 2438. Hat der Schiffer die Bodmerei selbst geschlossen; oder ist ihm dieselbe bekannt gemacht worden; so muß er, ohne Einwilligung des Gebers, die verbodmeten Waaren nicht eher verabfolgen, als bis die Bodmereischuld bezahlt, oder deshalb hinreichende Sicherheit bestellt worden, widrigenfalls er dem Geber für allen daraus entstehenden Schaden haftet.

§. 2439. Bei ausbleibender Zahlung ist der Bodmereigeber berechtigt, sogleich den öffentlichen gerichtlichen Verkauf der verbodmeten Sache zu verlangen.

§. 2440. Hat er die §. 2408 und 2409 angegebenen Vorsichten beobachtet: so kann sich der Bodmereigeber auch nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 20 §. 119 an den Dritten Besitzer der verbodmeten Sache halten.

§. 2441. [2]) Sind aber diese Vorsichten nicht beobachtet worden: so findet der Anspruch wider den Dritten Besitzer nur in so weit Statt, als dieser entweder vor Erlangung des Besitzes von der darauf haftenden Bodmerei gewußt, oder vor geschehener Anmeldung des Bodmereigebers den Eigenthümer noch nicht vollständig befriedigt hat.

§. 2442. [3]) Ein Bodmereinehmer, welcher die verbodmete Sache, vor Befriedigung des Gebers, ohne dessen Einwilligung veräußert, oder denselben auf andere Art vorsätzlich in Schaden gebracht hat, haftet für dessen vollständige Befriedigung, und soll als Betrüger bestraft werden.

Verjährung.

§. 2443. Hat der Bodmereigeber seine Forderung binnen Jahresfrist nach eingetretenem Zahlungstermine nicht gehörig eingeklagt: so ist sein dingliches Recht auf die verbodmete Sache und deren Vorzug erloschen.

§. 2444. Das persönliche Recht gegen den Bodmereischuldner verbleibt ihm jedoch, bis zum Ablaufe der gewöhnlichen Verjährungsfrist.

Priorität zwischen mehreren Bodmereiforderungen.

§. 2445. [4]) Ist wegen derselben Sache mit Mehreren Bodmerei geschlossen worden: so hat diejenige, welche der Schiffer im Nothhafen geschlossen hat, vor allen vorhergehenden den Vorzug.

---

1) Entwurf Thl. 1 Abschn. 2 p. 268. Weil der Bodmereigeber nur die Gefahr, welche durch äußere Zufälle entsteht, nicht aber den Schäden übernimmt, welchen der Befrachter nach der Natur und innern Beschaffenheit der Waare, oder wegen einer mißlingenden Specnlation zu besOrgen hat.

2) Grävell will aber auf diesen Kaufgelderrest nur Arrest eintreten lassen, indem drr Bodmereigeber direkt nur gegen den Bodmereinehmer klagen könne. [Kred.-Ges. Bd. 4 S. 219.]

3) vergl. §. 388 Tit. 20 Thl. 1 A. L.-R.

4) Entwurf Thl. 1 Abthlg. 2 p. 266. Weil die vom Schiffer genommene Bodmerei allemal zur Fortsetzung der Reise, folg ich zum Besten der Rheder, der Befrachter und selbst der älteren Bodmereigeber abzielt, überdies auch nur im Nothfall und in fremden Häfen genommen wird, folglich die Beförderung der Schifffahrt es nothwendig macht, zur Unterstützung des dem Schiffer unter diesen vorausgesetzten Umständen ganz unentbehrlichen Kredits, dergleichen auswärtige Bodmereigeber gegen die Besorgniß eines wegen älterer Bodmereien etwa entstehenden Ausfalls sicher zu stellen. Vergl. §§. 318—320, 323 Tit. 20 Thl. 1 A. G.-O.

§. 2446. Von mehreren durch den Schiffer auf derselben Reise geschlossenen Bodmereien, geht die jüngste der ältern vor.

§. 2447. [1]) Diesen folgen, nach Ordnung der Zeit, diejenigen Bodmereigläubiger, welche die §. 2408 und 2409 bemerkten Vorsichten beobachtet haben.

§. 2448. Alle übrige Bodmereiforderungen haben, ohne Unterschied der Zeit, gleiche Rechte.

§. 2449. Sie theilen sich also, bei entstehender Unzulänglichkeit der verbodmeten Sache, nach Verhältniß ihrer Bodmereiforderungen an Kapital, einjährigen Zinsen und Kosten.

§. 2450. [2]) In wie fern dem Einen oder dem Andern, wegen erweislicher Verwendung zum Besten der verbodmeten Sache, ein besonderer Vorzug zukomme, ist nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 20 §. 318 zu beurtheilen.

§. 2451. Sind, außer den Bodmereiforderungen, noch andere Gläubiger vorhanden: so wird die Priorität nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 20 §. 321 sq. bestimmt.

Zwölfte Abtheilung.

Von Versicherungen.

I. Revidirter allgemeiner Plan Hamburgischer See-Versicherungen. Am 1. April 1853 in Kraft getreten.

Erster Theil. Die Versicherung.

Erster Titel.

Wer Versicherung nehmen kann.

§. 1. (Assekuranz- und Havarei-Ordnung v. 1731. Tit. III. Art. 3.) Ein jeder mag sich völlig, sowohl wegen des Kapitals und desfalls bezahlter, als auch derjenigen Prämie, die wegen der Prämie selber gegeben werden müssen, versichern lassen, und hat nicht nöthig, die geringste Gefahr oder Risiko zu laufen, noch in der Police etwas davon zu erwähnen.

§. 2. (A.- u. H.-O. Tit. II. Art. 3.) Wer bei einem Schiffe oder Ladung weder direkte noch indirekte Antheil hat, kann auch darauf keine Versicherung thun lassen, es wäre denn, daß er von einem dabei Interessirten dazu Ordre erhalten hätte.

§. 3. Wer durch seinen kaufmännischen Geschäftsgang sich dazu veranlaßt sieht, kann für dritte Rechnung auch ohne Auftrag Versicherung nehmen, jedoch muß dieser Umstand, daß die Versicherung ohne Auftrag dazu genommen sei, in der Police angezeigt werden.

§. 4. Der Bodmereibrief-Inhaber kann das auf Bodmerei gegebene Kapital, einschließlich der in demselben bedungenen Bodmerei-Prämie, jedoch ohne Zuziehung der Versicherungs-Prämie, versichern lassen. Wird bei der Versicherung nicht angegeben, was verbodmet ist, so wird angenommen, daß Schiff, Ladung und Fracht verbodmet seien. Ist aber Bodmerei auf ein Schiff in Ballast gegeben, oder ist der Bodmereibrief für eine ältere vor Antritt der versicherten Reise entstandene Schuld gezeichnet, so muß dieses bei der Versicherung angezeigt werden; widrigenfalls ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

---

1) Grävell bemerkt [Kred.-Gcs. Bd. 4 S. 222]: Aus der Allegirung des §. 2409 folge nicht, daß auch bei Waaren es mehrere von Befrachtern kontrahirte Bodmereischulden geben könne, für welche dieselbe Waare, dem Alter der Schuld nach verhaftet sei. Dies ist unmöglich, weil gleich dem ersten Bodmereigeber diejenigen Papiere ausgehändigt werden müssen, durch deren Uebergabe allein ein solches Vorzugsrecht begründet werden könnte. Die Allegirung des §. 2409 ist also nur deshalb geschehen, um zu erkennen zu geben, daß auch bei der Bodmerei auf Waaren nach §. 2410 derjenige Geber den Vorzug vor dem andern habe, der durch die symbolische Uebergabe ein dingliches Recht erhalten hat. Hieraus folgt aber noch nicht, daß die übrigen Bodmereigeber, welche diese Vorschrift nicht beobachtet, sich gar keines Vorzugsrechtes zu erfreuen haben sollten. Bodmerei ist ihrer Natur nach [§. 435] ein zusammengesetztes Geschaft aus Darlehn und Versicherung, eine pränumerirte Versicherung, und es kann daher auch kein Bedenken stattfinden, daß derselben eben sowohl wie der Prämie bei Versicherungen ein Vorzugsrecht gebühre, und solches nur in der Konkursordnung vergessen worden sei. Darüber aber, an welcher Stelle solches stattfinden solle, wird noch die Entscheidung des Gesetzgebers einzuholen sein. Nach §. 2410 scheint es, als wenn der Bodmerei, auch wenn sie nicht dinglicher Natur ist, doch immer das Vorzugsrecht der zweiten Klasse habe zugebilligt werden sollen.

2) vergl. §. 685 Tit. 50 Thl. 1 A. Ger.-O.

§. 5. Wer Havariegelder vorgeschossen hat, kann sie versichern lassen. Wird bei der Versicherung nicht angezeigt, daß die Havariegelder die Ladung allein oder diese mit betreffen, so wird angenommen, daß solche lediglich Schiff und Fracht angehen. Fährt das Schiff in Ballast, so muß dieses bei der Versicherung angezeigt werden; widrigenfalls ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

§. 6. Schiffer, Steuerleute und Schiffsvolk können Güter, welche sie mit sich über See führen, nicht aber ihre Heuer oder Lohn versichern lassen, jedoch muß es ausdrücklich bei der Versicherung erwähnt werden, daß sie es sind, welche die Versicherung nehmen, widrigenfalls solche ungültig ist und ristornirt wird.

§. 7. Der Versicherer kann die von ihm übernommene Versicherung reassekuriren lassen, jedoch ist er verpflichtet, das Datum der von ihm übernommenen Versicherung anzugeben und alle ihm von seinem Versicherten beim Abschluß der Versicherung mitgetheilten, so wie ihm seitdem vom versicherten Gegenstande anderweitig bekannt gewordenen wesentlichen Nachrichten getreulich anzuzeigen, und muß ausdrücklich bemerkt werden, daß diese Versicherung eine Reassekuranz sei; widrigenfalls ist solche Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

§. 8. (A.- u. H.-O. Tit. XVIII. Art. 2.) Wenn ein Assekuradeur schlecht wird, oder sonst in den Zustand geräth, daß er seiner übernommenen Verpflichtung nicht nachkommen kann, so ist dem Assekurirten erlaubt, sich durch einen andern aufs neue versichern zu lassen, und kann er von dem insolvent gewordenen oder unvermögenden Assekuradeur, gegen Tilgung dessen Namen in der Police, die Prämie zurückfordern.

Zweiter Titel.

Was versichert werden kann.

§. 9. (A.- u. H.-O. Tit. III. Art. 1 u. 2.) Alles, was über See, auf Strömen oder zu Lande versandt oder erwartet wird, es betreffe Schiffe oder Waaren, Gold und Silber, Juwelen, Geld oder Geldeswerth, imgleichen Fracht- und Bodmereigelder, Grönländischen Fang und andere Fischereien, Passagegeld (Fracht- und Verpflegungsgelder der Passagiere), wie auch der Menschen Leben und Freiheit, See- und Türken-Gefahr, und dergleichen, kann ein jeder andern versichern, oder durch andere sich versichern lassen.

Auf verhoffenden oder sogenannten imaginirten Gewinn, Provision, Feuer-, Wasser- und Kriegsgefahr, auch Auf- und Abschlag der Waaren, und sonst in allen andern Fällen, hat die Versicherung gleichfalls Statt.

§. 10. Art. 8 und 9 Tit. IV. der Assekuranz- und Havarie-Ordnung von 1731 werden dahin modificirt, daß unter der allgemeinen Benennung „Kaufmannschaften", „Waaren", „Retouren" und „Produkte" sämmtliche Güter verstanden werden, ausgenommen: gemünztes oder ungemünztes Gold, Silber oder Platina, Kontanten (worunter auch Banknoten begriffen), Papiergeld, Staatspapiere, Aktien, Juwelen, Pretiosen, Kunstwerke der Skulptur oder Malerei, oder Gegenstände der Liebhaberei; so wie ferner Ladungen Knochen, Knochenschwärze, Salz, Lein- und Rappkuchen, Saat, Apfelsinen, Citronen, frisches Obst, Roheisen, Eisenbahnschienen, Kupfererz und Schießpulver.

§. 11. Die Taxe ist die Feststellung des Werthes des versicherten Gegenstandes, über welche Versicherte und Versicherer übereingekommen sind.

Die Taxe gilt allgemein im Falle eines Total-Schadens, jedoch nicht bei Fracht, es sei denn, daß über den angenommenen Belauf derselben eine besondere Uebereinkunft getroffen wäre.

Bei partiellen Schäden gilt die Taxe, bei Versicherungen

a) auf Kasko, im Falle der Kondemnation wegen Seeunfähigkeit;

b) auf Waaren, im Falle des Verkaufes im Nothhafen;

c) auf Fracht, wenn selbige nicht im Manifeste, Konnoissemente oder der Charteparthie stipulirt ist, und solches bei der Versicherung ausdrücklich angezeigt worden.

Gegen die Taxe steht dem Versicherer die Beweisführung zu, daß solche Taxe zu seinem Nachtheile wesentlich übersetzt sei.

Wenn eine Taxe inklusive imaginairen Gewinnes gemacht ist, ohne Angabe der Procente desselben, so werden 10 pCt. dafür angenommen.

Ist vor Eingang glücklicher oder unglücklicher Nachrichten keine Taxe gemacht (offene Police), so bestimmt den Werth des versicherten Gegenstandes:

bei Gütern, die Einkaufsrechnung (Faktura), die dem Versicherer vorgelegt werden muß, mit allen Kosten bis an Bord, der Prämie und der Prämie von derselben, und den Versicherungskosten, zum usanzmäßigen Kourse des Ta-

ges der Faktura berechnet, wenn nicht ein bestimmter Kours in der Police festgestellt ist;

bei Kasko, der Werth, den das Schiff einschließlich seines gesammten Zubehörs und seiner Ausrüstung vor angetretener Reise hatte;

bei Fracht, das Manifest, Konnoissement, oder die Charteparthe;

bei imaginairem Gewinn werden, wenn nicht anders in der Police bestimmt worden, bis 10 pCt. angenommen.

Eine Police mit der Bestimmung „vorläufig tarirt" wird, so lange nicht die vorläufige Taxe in eine feste verwandelt ist, einer offenen Police gleich geachtet.

§. 12. Bei einer Waaren-Versicherung können, damit der Versicherte im Falle der Beschädigung volle Entschädigung erhalte, auch Fracht, Zölle und die regelmäßigen Unkosten, wodurch der Werth der Waare am Bestimmungsorte erhöht wird, mit versichert werden; jedoch muß solches ausdrücklich in der Police angezeigt werden. Im Falle die Waare ihren Bestimmungsort nicht erreicht, ist die Mehrversicherung mit Einbehalt der halben Prämie, zu annulliren.

Dritter Titel.

Was bei der Versicherung angezeigt werden muß.

§. 13. Die Versicherung ist ein Kontrakt, welcher auf der Grundlage der gegenseitigen guten Treue beruht. Der Versicherer übernimmt für die bedungene Prämie alle Gefahren, denen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist; er setzt sich in die Stelle des Versicherten, um ihn von allem Schaden, nach den Bedingungen der Police, zu befreien. — Dagegen ist die Verpflichtung des Versicherten in den folgenden Paragraphen enthalten.

Unter dem Versicherten wird bei Abschluß der Versicherung verstanden: der, für dessen Rechnung die Versicherung geschlossen wird, der, welcher den Auftrag ertheilt, der, welcher ihn ausführt, so wie jede Zwischen-Person, durch deren Mittheilung der Auftrag direkt oder indirekt hierher gelangt; welche Personen daher hinsichtlich des Abschlusses der Versicherung als kollektiv verpflichtet zu erachten sind.

§. 14. Die Versicherung kann für eigene oder fremde Rechnung oder für Rechnung „Wen es angeht" genommen werden; ist nichts davon in der Police erwähnt, so wird als festgestellt angesehen, es sei für eigene Rechnung geschehen. — In der Klausel „für Rechnung wen es angeht" ist die Versicherung für eigene Rechnung mit einbegriffen.

§. 15. Der Versicherte ist verpflichtet, die Nachricht, welche er von dem Schiffe hat, dem Versicherer aufrichtig und redlich mitzutheilen, und ihm nichts zu verschweigen, was zu seiner Kenntniß gekommen und als ungewöhnlich auf des Versicherers Entschluß Einfluß haben könnte; wobei die Entschuldigung, daß die Nachricht nicht öffentlich bekannt, noch unzuverlässig oder zweifelhaft gewesen sei, nicht Statt finden kann. — Die Unterlassung derjenigen Anzeigen, welche nach vernünftigem Ermessen auf den Entschluß des Versicherers, sich überall, oder so wie geschehen auf die Versicherung einzulassen, von Einfluß sein könnten, annullirt die Versicherung und die Prämie ist verfallen. — Dieses gilt natürlich nur von denjenigen Anzeigen, auf deren Unterlassung nicht andere Präjudize stehen.

§. 16. Außer den in den folgenden Paragraphen angegebenen Anzeigen sind erforderliche allgemeine Anzeigen:

1) Gegenstand der Versicherung;
2) Name des Schiffes;
3) Name des Schiffers;
4) Respektive Abladungs- und Abgangsort;
5) Bestimmungsort.

Eine wissentlich unrichtige Angabe einer der obigen Anzeigen annullirt die Versicherung und die Prämie ist verfallen.

§. 17. Eine nicht richtige Angabe des Namens des Schiffes macht die Versicherung, sofern nicht lediglich unwesentliche Abweichungen Statt gefunden haben, ungültig, und die Prämie ist verfallen.

Uebertragungen des Namens des Schiffes in andere Sprachen werden in der Regel nicht als wesentliche Abweichungen angesehen.

§. 18. Wenn bei der Versicherung auf Kasko dem Versicherer nicht angezeigt ist, daß das Schiff

von Föhrenholz sei, — auf Klink gebauet sei, — in Ballast fahre, — oder mit Salz-, Knochen-, Knochenschwärze-, Guano-, Eisenbahnschienen- oder Stein-Ladung gehe,

so bezahlt der Versicherer im Schadensfalle nur die Hälfte von dem, was er sonst zu bezahlen gehabt haben würde.

§. 19. Wenn bei der Versicherung auf das Kasko oder die Fracht dem Versicherer nicht angezeigt ist, daß das Schiff

mit Kalkladung gehe,

so ist die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

§. 20. Wenn bei einer Versicherung auf Frachtgelder nicht angezeigt ist, daß sie nur auf einen Theil der Fracht, oder auf die Nettofracht gelten soll, so wird angenommen, daß die ganze Bruttofracht gemeint sei. — Wenn bei Versicherung der Fracht für dem Schmelzen unterworfene Güter nicht angezeigt ist, ob dieselbe für das eingenommene oder das ausgelieferte Maß bedungen sei, so wird stets das Letztere angenommen. Wenn die Fracht für mehr als eine Reise versichert wird, so muß diese, falls die Verfrachtung nicht en rouge geschehen, für jede Reise separat angegeben und im Schadensfalle nachgewiesen werden. Bei einer Verfrachtung en rouge wird, falls nicht ein anderes in der Police bemerkt worden, die Ausfracht für ein Drittheil, die Rückfracht für zwei Drittheile der ganzen Fracht angenommen. Kommen mehrere Frachten in Betracht und ist deren Separat-Belauf nicht nachzuweisen, so wird derselbe durch Sachverständige nach Billigkeit regulirt.

§. 21. Bei der Versicheruug auf die Fracht für leicht verderbliche Ladung muß solches angezeigt werden; widrigenfalls ersetzt der Versicherer den durch solche Beschaffenheit der Waaren entstandenen Verlust nicht.

§. 22. Wer auf Güter versichern läßt, die er beschädigt abladet, oder die ihm als beschädigt gesandt werden, muß solches bei der Versicherung anzeigen, widrigenfalls die Versicherung auf diese Güter, sie mögen sein, welcher Art es sei, frei von Beschädigung in allen Fällen gilt.

§. 23. Wer auf Güter versichern läßt, die aus einem anderen Seeschiffe, ohne vorher ans Land gebracht oder untersucht zu sein, übergeladen worden oder werden sollen, und von diesem Umstande Kenntniß hat, muß solches bei der Versicherung anzeigen, widrigenfalls gilt die Versicherung auf diese Güter frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle.

§. 24. Wenn in Kriegeszeiten Versicherung genommen werden soll auf das Kasko oder die Frachtgelder eines Schiffes, welches während desselben Krieges den Unterthanen einer darin begriffenen Macht abgekauft worden, nicht minder auch, wenn mit Wissen des Versicherten Güter in ein solches geladen und versichert werden sollen, so muß dieses bei der Versicherung angezeigt werden; widrigenfalls gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest.

§ 25. Wer in Kriegeszeiten eine Prise kauft, die noch auf keinem freien Strom gewesen, und Versicherung auf das Kasko oder die Frachtgelder nehmen will, muß solches bei der Versicherung anzeigen, ebenso auch, wenn Güter mit Wissen des Versicherten in ein solches Schiff verladen und versichert worden oder werden sollen; widrigenfalls gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest.

§. 26. Ist in Kriegeszeiten die Flagge des Schiffes nicht richtig angegeben, so deckt die Versicherung wohl alle Seegefahr der Reise, aber in dem Augenblicke, da das Schiff von einem Kriegsschiff oder Kaper Signale oder Ordre znm Beilegen erhält, oder da das Schiff jenen zu entfliehen beginnt, endet aller und jeder Risiko des Versicherers, die Police ist erloschen und die Prämie verfallen.

§. 27. Der Versicherte ist verpflichtet, den Namen des Schiffers, wenn ihm solcher bekannt ist, bei der Versicherung anzuzeigen. — Die Bemerkung im Formular der Police; „welches Schiffer — — oder ein Anderer jetzo führet," ist dahin zu verstehen, daß der erstgenannte das Schiff geführt hat oder dazu bestimmt gewesen und erst nach der Ordre-Ertheilung die Veränderung eingetreten ist.

Unter Umständen kann die Versicherung durch irrthümliche Angabe des Namens des Schiffers präjudicirt werden.

§. 28. Es wird angenommen, falls in der Police nicht ein anderes erwähnt wird, daß der Auftrag oder die Benachrichtigung vom Abgangsorte mit der letzten Post direkt oder mit jüngster Schiffsgelegenheit von dort hierher gekommen, und daß das Schiff am Tage der Ordre-Ertheilung noch im Abgangshafen gelegen habe.

§. 29. Ist die Benachrichtigung oder der Auftrag nicht vom Abgangsorte gegeben, so ist, falls angenommen werden muß, daß die Unterlassung der Anzeige von Einfluß auf die Eingehung der Versicherung, so wie sie geschehen, gewesen sein würde, die Versicherung ungültig und die Prämie verfallen.

§. 30. Wer auf ein Schiff, welches an seinem Abgangsorte noch nicht angekommen, in Ansehung der nachgehends wieder vorzunehmenden Reise zum Voraus versichern lassen will, der muß solchen Umstand bei der Versicherung anzeigen, widrigenfalls die Versicherung ungültig ist und die Prämie mit Einbehalt von $^1/_2$ pCt. ristornirt wird.

Es soll jedoch nicht präjudiciren, wenn in den Fällen, wo nach kaufmännischem Verkehr die Abladung eines Schiffes aus nahe beisammen liegenden Häfen zu geschehen pflegt (z. B. Puerto Cabello und Laguayra, Havanna und Matanzas), das Schiff noch nicht am Abgangsorte angekommen ist, sondern in einem dieser Häfen gelegen, oder auf der Reise zwischen denselben begriffen gewesen, und solcher Umstand nicht angezeigt ist.

§. 31. Macht ein Schiff, bevor die versicherte Reise angetreten wird, erst eine andere Reise, so ist die Versicherung ungültig, und die Prämie wird mit Einbehalt von ½ pCt. ristornirt.

§. 32. Hat das Schiff Freiheit, auf der Reise andere Häfen oder Rheden an- oder einzulaufen, so muß solches zur Vermeidung des in §. 19 b. enthaltenen Präjudices bei der Versicherung angezeigt werden.

§. 33. Wäre das Schiff bereits vom Abgangsorte abgegangen, oder aus See zurückgekehrt, oder einen andern Hafen oder Rhede an- oder eingelaufen, von welchem letztern Aufenthaltsort des Schiffs erst die Versicherung beginnen sollte, und der Versicherte hätte diese Umstände gewußt oder bei gewöhnlicher Diligenz wissen müssen, und solches bei der Versicherung nicht angezeigt, so ist diese ungültig und die Prämie verfallen.

§. 34. Der Versicherer, welchem nicht angezeigt ist, daß die Güter in Leichterfahrzeugen dem Schiffe auf eine am Abladungsorte ungewöhnliche Weise nachgebracht werden sollen, ist für den an diesen Gütern dadurch entstehenden Schaden oder Verlust nicht verantwortlich, falls der Versicherte von diesem Umstande Kenntniß gehabt hat.

§. 35. Wird Versicherung auf das Kasko eines Schiffes genommen, das noch im Neubau auf der Werfte liegt, und hiervon keine Anzeige bei der Versicherung gemacht, so ist die Versicherung ungültig, und die Prämie wird mit Einbehalt von ½ pCt. ristornirt. Ein Gleiches findet Statt bei Versicherung auf Güter, welche mit Wissen des Versicherten während jener Zeit in ein solches Schiff geladen werden.

§. 36. Wenn Versicherungen auf das Kasko eines Schiffes, das hier oder auswärts noch in erheblicher Reparatur liegt, oder auf Güter mit solchem Schiffe genommen wird, und jener Umstand bei der Versicherung nicht angezeigt wäre, so verfällt der Versicherte in eine Verbesserungs-Prämie bis zu der Höhe der Prämie, welche am Tage, wo die Nachricht, daß das Schiff in See gegangen, vom Abgangsorte mit der letzten Post direkt oder mit jüngster Schiffsgelegenheit von dort hierher eintrifft oder eingetroffen sein könnte, im Preis-Kourante der Kommerz-Deputation notirt ist, es sei denn, daß bei Güter-Versicherung jener Umstand dem Versicherten nicht bekannt gewesen.

§. 37. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 9.) Ist ein Schiff, zur Zeit, da die Assekuranz geschieht, bereits vergangen und verloren, und kann der Assekurirte allenfalls eidlich erhärten, daß er von dem Schaden und Verlust des Schiffes, zu der Zeit, da er die Versicherung thun lassen, oder solche zu thun befohlen, nichts gewußt; so hat die Assekuranz, wann sie eher geschlossen worden, als der Assekurirte Nachricht von dem Schaden erhalten, oder falls derselbe außerhalb Landes sich befindet, ehe solche Nachricht von ihm hierher geschrieben und allhier kund werden können, an beiden Seiten ihre Richtigkeit, und müssen die Assekuradeurs den Schaden, ihrer Verpflichtung gemäß, bezahlen.

Dagegen ist aber auch die Versicherung gültig, und die Prämie verdient, wenn zu der Zeit, da selbige geschlossen wurde, schon die Nachricht von der Ankunft des Schiffes hier gewesen, solches aber dem Versicherer unbekannt geblieben.

Vierter Titel.

Die vom Versicherer übernommene Gefahr und die sie beschränkenden Bedingungen und Klauseln.

§. 38. Ist nichts anderes in der Police ausdrücklich bestimmt worden, so gilt die Versicherung gegen alle Gefahr. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 1.) Der Assekuradeur trägt allen Risiko und Gefahr, Schaden und Verlust, welcher den Schiffen und Gütern auf eine oder die andere Weise, es sei durch Sturm, Ungewitter, Schiffbruch, Uebersegelung, Strandung, Werfung, Brand, Nehm- und Plünderungen, feindliche Anhaltung fremder Puissancen, Kriegs-Deklarationen und Repressalien, Mißhandlung und Versehen oder Versäumniß des Schiffers und seines Volkes, zustoßen kann; und überhaupt alle bedachte und unbedachte Zufälle, in so ferne nicht dieselben in dieser Ordnung „oder in diesem allgemeinen Plane" eingeschränkt und ausgenommen, oder in den Policen ein anderes ausdrücklich verglichen worden.

Aller Schaden, entstanden durch Schuld, Versäumniß oder Versehen des Versicherten oder des Eigners ist nicht zur Last des Versicherers und hat Letzterer bei der Güter-Versicherung auch nicht für Schuld, Versehen oder Versäumniß des Abladers, Empfängers oder Kargadeurs aufzukommen.

§. 39. Gilt die Versicherung

nur für Seegefahr,

so trägt der Versicherer alle Gefahr der See, Reviere und Häfen, einschließlich Feuer und Seeraub, bis zum Ende der versicherten Reise oder bis zur Kondemnation des versicherten Gegenstandes, ist aber frei von Konfiskation kriegführender Mächte, Nehmung und Plünderung durch Kriegsschiffe oder Kaper, von den aus der Anhaltung, Blockade oder Zurückweisung von blockirten Häfen, und aus freiwilligem Abwarten der Kriegsgefahr wegen in Häfen oder Revieren entstandenen Kosten, namentlich auch frei von dem durch solche Abhaltung vor Beendigung der Reise bewirkten Verderb oder Verminderung der Güter, den Kosten und der Gefahr ihrer Entlöschung, Lagerung und den Kosten der Weiterbeförderung, so wie auch bei Frachtversicherungen frei vom Ersatze der Frachtverkürzung. Dafern die Abhaltung länger als zwei Monate dauert, ist der Versicherer frei vom Ersatze aller Beschädigungen, Bruch, Leccage oder sonstigen Mangels, es sei denn, daß ein Strandungsfall vorkomme oder in Bezug auf nasse Waaren, daß das Schiff gestoßen habe. —

§. 40. Gilt die Versicherung „frei von Kriegsmolest," so trägt der Versicherer zwar die Gefahren der See wie vorstehend; dieser See-Risiko endet aber, sobald das Schiff in Folge von Kriegsmolest, durch Kriegsschiff, Kaper oder Blockade an der Fortsetzung seiner Reise behindert wird, oder auch seine Reise verändert oder sistirt, oder auch der Schiffer die freie Führung des Schiffes verliert, und ist die Versicherung frei von Konfiskation, Nehmung, Reclam, Plünderung oder Beschädigung durch Kriegsschiffe oder Kaper, so wie den aus der Anhaltung oder Abhaltung entstandenen Kosten und Schäden.

§. 41. Ist die Versicherung genommen „für behaltene Ankunft"

a) auf das Kasko oder die Fracht,

so ist der Versicherer nur dann zur Zahlung verbunden, wenn das Schiff gänzlich verunglückt, wenn es auf seiner Reise in Havarie unter ordnungsmäßiger Besichtigung zur Reparatur gänzlich unfähig befunden, oder wenn es für gute Prise erklärt wird. Dagegen ist der Versicherer von aller Verbindlichkeit frei, wenn das Abbringen des Schiffes willkürlich unterbleibt, oder die Reparatur unterlassen wird, und zwar auch dann, wenn die Taxation des Schadens den Werth des Schiffes übersteigt, oder die Reparatur solchen Werth würde überstiegen haben;

b) auf Waaren, imaginairen Gewinn, Provision oder Kourtage,

so ist der Versicherer nur dann verantwortlich, wenn die Waaren wegen Seeschäden den Bestimmungsort nicht erreichen oder für gute Prise erklärt werden.

Der Versicherer ist bei dieser Versicherung frei von jeder Havarie grosse und partikuliere, und allen Anhaltungskosten, nicht aber den Reclame-Kosten. Der Risiko endet, so wie das Schiff im Bestimmungshafen am gebräuchlichen oder gehörigen Platze den Anker hat fallen lassen.

§. 42. Ist die Versicherung

gegen Total-Verlust,

so ist der Versicherer nur dann zur Zahlung des Schadens verbunden, wenn solcher 98 pCt. übersteigt.

§. 43. Die Gefahr des Versicherers bei einer auf Kasko übernommenen Versicherung beginnt, wenn das Schiff seine Ladung oder den Ballast einzunehmen angefangen, und endet, wenn es an dem in der Police angegebenen Bestimmungsort angekommen und gänzlich entlöscht worden, welches nach der Ankunft daselbst, sobald es füglich und möglich ist, geschehen muß, oder wenn es angefangen, Ladung oder Ballast für eine neue Reise einzunehmen, selbst wenn die Ausladung der Güter oder des Ballastes, womit das Schiff angekommen war, noch nicht vollendet ist. — Bei Versicherung auf Kasko in Ballast muß die Entlöschung innerhalb 21 Tagen nach Ankunft am Bestimmungsort geschehen, und endet nach dieser Frist die Verbindlichkeit des Versicherers, falls nicht die Unmöglichkeit früherer Entlöschung nachgewiesen werden kann.

§. 44. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 13.) Wann die Rheder oder Einlader des Schiffes sich desselben gleichsam anstatt eines Packraumes im Hafen bedienen, z. B. da es füglich geschehen könnte, die Güter nicht löschen oder das Schiff zu dem Ende in dem Hafen liegen lassen, um Güter aus andern daselbst befindlichen Schiffen einzunehmen und von da aus ans Land oder in andere Schiffe zu bringen; oder die einmal vom Lande gebrachten eingenommen Güter ohne Noth entweder in an-

dere Fahrzeuge und Schiffe, oder auch an Land wieder zu transportiren; so sind die Assekurirenden für keine Gefahr gehalten, sondern es kommt dieselbe denen zur Last, mit deren Wissen und Willen obiges geschehen.

§. 45. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 11.) Die Gefahr oder der Risiko der Güter, welchen ein Assekuradeur übernimmt, fängt sofort an von der Zeit, da das Gut vom Lande scheidet, und dauert so lange, bis es an seinem destinirten Löschungs-Platz unbeschädigt wieder ans Land gebracht worden; welches nach der Ankunft daselbst, sobald es füglich und möglich ist, geschehen muß.

Bei der Ein- oder Ausladung trägt der Versicherer die Gefahr einer an den betreffenden Plätzen usanzmäßigen Benutzung von Leichterfahrzeugen.

§ 46. Wenn beim Ein- oder Ausladen der Güter das Winde-Takel des Schiffes bricht, und den versicherten Gütern dadurch Schaden widerfährt, so ist der Versicherer dafür gehalten. Der Versicherte ist aber verpflichtet, wenn der Versicherer es verlangt, und auf dessen Kosten, den Ersatz von dem Schiffer und dessen Gütern, nach Maßgabe der Gesetze, einzufordern.

§. 47. Der Versicherte auf Kasko oder Fracht übernimmt gegen den Versicherer die Verpflichtung, daß das Schiff seefähig sei, d. h. daß es dicht, hecht, wohl kalfatert, mit allem Nöthigen in seiner Ausrüstung versehen sei, um die vorhabende Reise antreten und mit Sicherheit Güter über See bringen zu können. Zeigt sich nach Abschluß der Versicherung und bevor das Schiff in See geht, ein Umstand, der obigen Bestimmungen widerspricht, so ist der Versicherte verpflichtet, die desfallsige Reparatur auf seine Kosten vorzunehmen.

§. 48. Wird die Versicherung nach einem oder dem andern Orte genommen, so endet die Gefahr an demjenigen dieser Orte, wohin das Schiff zuerst kommt, und die Prämie ist verdient.

Wird die Versicherung nach einem und dem andern Orte genommen, so bleibt selbige in Kraft, bis die Ladung gänzlich gelöscht ist, gleichviel an welchem dieser Orte.

§. 49 a. Wird bei einer nach mehreren Orten genommenen Versicherung die in der Police angegebene Reihefolge nicht beobachtet, so gilt der außerhalb solcher Reihefolge mit Wissen und Willen des Versicherten angegangene Platz als der endliche Bestimmungsort, und endet daher allda der Risiko des Versicherers und die Prämie ist verdient.

§. 49 b. Geht ein Schiff mit Wissen und Willen des Versicherten nach einem nicht in der Police bezeichneten Platze, so endet der Risiko, sobald das Schiff nach diesem Platze seinen Kours nimmt und die Prämie ist verdient.

Jedoch ist das Angehen britischer Häfen oder Rheden im Kanal oder an der Südküste Irlands um Ordre zu erhalten für aus dem atlantischen Ocean kommende Schiffe, so wie das Angehen von Helsingör oder Kopenhagen für nach der Ostsee bestimmte Schiffe nicht präjudicirlich.

§. 50. Bei Versicherung auf Güter und Kontanten, in Dampfschiffen verladen, hat der Versicherte den Abgangs- und Bestimmungs-Ort anzugeben, und finden dann die in §§. 32 und 49 enthaltenen Bestimmungen in Bezug auf Anlaufen anderer Häfen oder Veränderung der Reihefolge, bei Reisen in Friedenszeiten, keine Anwendung.

§. 51. Ist eine Kasko-Versicherung auf Zeit genommen, so beginnt und endet der Risiko mit dem in der Police bestimmten Tage, von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet. Jedoch ist, sofern nicht Anderes in der Police festgestellt wurde, der Risiko, wenn das Schiff beim Ablauf der versicherten Zeit unterwegs ist, stillschweigend bis zu dessen Ankunft und Entlöschung am Bestimmungshafen prolongirt, gegen die in der Police bestimmte Prämienzulage. Tritt nach Maßgabe des §. 120 der Fall des Verschollenseins des Schiffes ein, so wird diese Prämienzulage für so lange berechnet, als der in dem gedachten Paragraphen bestimmte Termin über die ursprünglich versicherte Zeit hinausgeht. Bei allen Berechnungen von Prämienzulage gilt ein angefangener Monat für voll.

Uebrigens ist der Versicherte befugt, vor Ablauf der in der Police versicherten Zeit, wenn das Schiff nicht unterwegs ist, den Risiko zu kündigen, in welchem Falle aber dennoch die volle Zeitprämie verdient ist

§. 52. Ist Versicherung genommen in einer festen Prämie, zu einer transatlantischen Reise „aus und zu Haus", oder „Tour und Retour", mit der Erlaubniß, beliebige Häfen an- oder einzulaufen, so bleibt die Versicherung in Kraft, gleichviel in welcher Folge, es sei rückwärts oder vorwärts, jene Häfen angelaufen werden, selbst wenn das Schiff nach solchen Häfen, wohin es sonst in Ballast gehen müßte, fremde Ladung einnimmt, um Fracht zu verdienen, so lange solches zur Voll-

führung der ursprünglich angetretenen und versicherten Handelsreise geschieht. So wie aber das Schiff eine nicht in jene Kategorie gehörende Reise antritt, ist der Risiko erloschen und die Prämie verdient.

Falls ein Schiff zu einer transatlantischen Ausreise mit bestimmtem Endpunkte genommen ist, und die Erlaubniß hat, bestimmte Häfen an- oder einzulaufen, so gelten die obigen Grundsätze, jedoch wird, falls ein Schiff, damit es nicht als völlig entlöscht betrachtet werde, am letzten Hafen seiner Ausreise einige wenige Kolli an Bord behält, welche von minder bedeutendem Werthe sind, demungeachtet dasselbe als völlig entlöscht betrachtet.

§. 53. Wenn auf Kasko für mehrere Reisen oder auf Zeit auf einer Police Versicherung genommen ist, so soll, im Fall es auf diesen Reisen Havarie erlitten hat, die Havarie einer jeden Reise separat, ordnungsmäßig nach den Bedingungen dieses allgemeinen Planes dispachirt und nie Eine in die Andere gerechnet werden.

§. 54. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 17.) Wäre ein Schiff bereits abgegangen und in der See gewesen, aber durch kontrairen Wind oder aus andern Ursachen wieder zurück zu kommen gezwungen, so ist zwar die Assekuranz, wann das Schiff nicht wieder ausgehen kann, dadurch geendigt; es soll aber die Zurückgebung der Prämie der Billigkeit nach, von guten Männern regulirt, und insonderheit auf die Gefahr, welche die Assekuradeurs deshalb schon getragen haben, gesehen werden.

Dieser Artikel der Assekuranz- und Havarie-Ordnung findet jedoch nur Anwendung, wenn entweder der fernere Risiko durch Uebereinkunft zwischen dem Versicherer und dem Versicherten geendet ist, oder zweitens in Kriegszeiten (mit Ausnahme von Blockadefällen) auch ohne solche Uebereinkunft, wenn in Veranlassung davon das Schiff die Reise nicht fortsetzen kann (s. §§. 55 u. 56).

§. 55. Wenn ein Schiff, worauf Versicherung genommen ist, durch höhere Macht seinen Bestimmungshafen zu erreichen verhindert wird, so läuft die Versicherung fort. Auf das Kasko so wie auf die Fracht endet die Versicherung mit Entlöschung der Ladung in dem Hafen, wohin das Schiff verwiesen ist oder wohin der Schiffer zu gehen sich entschlossen hat; bei einer Reise in Ballast endet die Versicherung auf das Kasko mit der Ankunft in diesem Hafen. — Der Versicherer der Fracht hat das zu ersetzen, was die Ladung, nach Landesgesetz dieses Hafens, an der Fracht zu kürzen befugt ist.

Die Versicherung für die Ladung läuft aber fort bis zur Weiterbeförderung an den Bestimmungsort, nach Aufhebung der Blockade; die Kosten und Gefahr der Entlöschung, Lagerung und Weiterbeförderung trägt der Versicherer. S. jedoch §§. 39 u. 40.

§. 56. Wäre das Schiff bereits abgegangen und in See gewesen, hätte aber zurückkehren oder einen Zwischenhafen anlaufen müssen und könnte wegen eingetretener Blockade solchen nicht wieder verlassen, so endet die Versicherung auf das Kasko, sofern das Schiff nicht anderweitig von der Fortsetzung seiner Reise früher entschlagen wird, 6 Monate vom Tage der eingetretenen Blockade gerechnet; bei Versicherung auf Fracht gilt dasselbe, und hat der Versicherer derselben das zu ersetzen, was die Ladung nach Landesgesetz an der Fracht zu kürzen befugt ist.

Die Versicherung für die Ladung läuft aber fort bis zur Weiterbeförderung an den Bestimmungsort, nach Aufhebung der Blockade; die Kosten und Gefahr der Entlöschung, Lagerung und Weiterbeförderung trägt der Versicherer. S. jedoch §§. 39 und 40.

§. 57. (A.- u. H.-O. Tit. V. Art. 18.) Wann ein Schiff strandet, oder sonst durch Sturm und Ungewitter in einen solchen Zustand geräth, daß es seine vorgehabte Reise nicht vollführen kann, und der Schiffer ein anderes Schiff zu weiterer Fortbringung der Ladung oder der geborgenen Güter heuert; so bleiben die Assekuradeurs nichts destoweniger für alle außerordentliche Kosten, auch Gefahr und Schaden, verbunden, der den Gütern in solchen geheuerten Schiffen oder Fahrzeugen, bis dieselben an den zur Löschung bestimmten Ort angekommen, zustoßen mögte; es soll aber der Assekurirte, sobald es geschehen kann, den Assekuradeurs von solcher Veränderung des Schiffs Nachricht geben (s. §. 114 Absatz 3 und 4).

§. 58. Wenn der Ablader, Empfänger oder Eigner, oder mit dem Wissen eines derselben der Schiffer, gegen die Einfuhr- oder Ausfuhr-Gesetze eines Landes handelt, oder auch es an den gehörigen Verladungs- oder Schiffsdokumenten fehlen läßt, so ist der Versicherer ohne Verantwortlichkeit für den daraus entstehenden Schaden und Anhaltkosten: geschieht die Anhaltung nicht wegen des versicherten Gegenstandes, so bleibt die Gefahr und Verantwortlichkeit dem Versicherer. Der Versicherte ist aber gehalten, wenn der Versicherer es verlangt, den Schaden von dem,

der ihn verursacht hat, für Rechnung des Versicherers und auf dessen Kosten wieder einzufordern.

§. 59. Arrestirung und Anhaltung von hoher Macht ist auf Gefahr des Versicherers, ausgenommen, wenn es aus der im §. 58 angeführten Ursache geschieht. Wenn aber Privatpersonen wegen an die Einlader oder Empfänger der Ladung, an den Rheder oder an das Schiff habender Forderungen, Schiff oder Gut durch die Obrigkeit arrestiren oder bekümmern lassen, so ist der Versicherer frei von Verantwortlichkeit und Gefahr, wenn der Arrest auf den von ihm versicherten Gegenstand gelegt ist. Ist aber zu dem Arrest keine begründete rechtliche Ursache gewesen, sowie in allen Fällen, wenn der versicherte Gegenstand nicht arrestirt gewesen ist, bleibt alle Gefahr dem Versicherer. Der Versicherte aber ist gehalten, wenn der Versicherer es verlangt, und auf dessen Kosten, den Ersatz des Schadens von dem, der ihn verschuldet hat, zu fordern.

§. 60. Wenn Waaren durch ihre natürliche Eigenschaft von selbst verderben oder Schaden nehmen, als, wenn Weine versäuern oder verlecken, Früchte verderben oder Getreide sich ansteckt, und so ferner (— innerer Verderb —), desgleichen, wenn Mäuse oder Ratten etwas anfressen oder zernichten, so ist solcher Schaden und Verlust nicht zur Last des Versicherers. Im Fall aber der Schaden an innerem Verderb davon herrührt, daß das Schiff an Fortsetzung seiner Reise durch die im §. 59 angeführte Ursache über drei Monate abgehalten worden, so bleibt die Verantwortlichkeit dem Versicherer der an jener Abhaltung unschuldigen Güter (s. §. 119).

§. 61. Bei Gütern, welche auf Deck liegen, ist die Versicherung frei von Beschädigung, sowie frei von Werfen und Ueberbordspülen. Der Versicherer haftet mithin nur für den Verlust, wenn das Schiff sinkt oder scheitert oder verschollen ist, oder für gute Prise erklärt wird, und er nicht etwa beweisen kann, daß die Decklast vorher geworfen oder über Bord gespült ist.

Der gesetzmäßige Beitrag zur Havarie grosse ist zu ersetzen.

Ist das Gut ohne Wissen und Willen des Versicherten auf Deck geladen, so haftet freilich der Versicherer, der Versicherte hat aber alle Mühe anzuwenden, von dem Schiffer oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern die Ersetzung des Schadens zu erlangen.

§. 62. (A.- u. H.-O. Tit. VII. Art. 1.) Aller Schade, der den Schiffen oder Gütern, durch des Schiffers, Steuerleute und Schiffsvolks Schuld, Versehen, Versäumniß und Mißhandlung, es sei auf was Weise es wolle, widerfährt, bleibt zu der Assekurirenden Lasten, und muß von denselben gut gethan werden.

Es wird ihnen aber der Regreß, gestalten Umständen nach, an den Schiffer, die Steuerleute und das Schiffsvolk billig vorbehalten.

§. 63. (A.- u. H.-O. Tit. VII. Art. 2.) Daferne, wegen nicht genugsamer Garnir- und übler Stauung der eingeladenen Güter, einiger Schaden entsteht; so sind zwar die Assekuradeurs, vorhinerwähntermaßen, verpflichtet, solchen Schaden zu vergüten; es soll aber der Assekurirte, vor der Bezahlung, alle Mühe anwenden, von dem Schiffer, oder aus dem Schiffe und den Frachtgeldern, die Ersetzung seines Schadens zu erlangen.

§. 64. (A.- u. H.-O. Tit. VII. Art. 3.) Würde ein Schiff nicht wohl versehen oder gedichtet, oder auch aus Unverstand und Versehen des Schiffers, eine nasse und fließende Waare auf andere leicht verderbende Waaren gestauet, oder gelegt, und diese solchergestalt angesteckt, beschädigt oder verdorben; so ist es damit zu halten, wie in dem vorhergehenden zweiten Artikel verordnet worden.

§. 65. Wer in Kriegszeiten versichern läßt, übernimmt gegen seinen Versicherer die Verpflichtung, daß die Papiere über den versicherten Gegenstand nach den obrigkeitlichen Verfügungen des Orts, wo das Schiff ladet, eingerichtet sind, und insbesondere bei Versicherungen auf Güter, daß, nachdem der Eintritt der Kriegszeit am Abladeplatze bekannt geworden, die Konnoissemente nicht an Ordre, sondern auf den Namen und unter Angabe der Nationalität des Abladers, Eigenthümers und Empfängers der Güter ausgestellt sind; widrigenfalls gilt die Versicherung als mit der Klausel „frei von Kriegsmolest" geschlossen.

§. 66. Kriegs- oder Marine-Bedürfnisse, als Pulver, Blei, Kanonen, Gewehre, Pistolen, alle blanken Waffen, lange Messer, Sackhauer, Schwefel, Salpeter, Pech, Theer, Schiffsgeräthschaften, als Taue, Segel, Masten und Eisenwerk, Schiffsbauholz aller Art, Segel- und Ravenstuch, vlämisch Leinen und Säcke, Hanf und alles dasjenige, was von den im Kriege begriffenen Mächten für Kontrebande geachtet und erklärt und öffentlich dafür bekannt gemacht wird, soll in Kriegszeiten ausdrücklich in der Police genannt werden oder doch mindestens, daß kontrebande Waaren in dem Schiffe geladen sind, von dem Versicherten auf Güter, der solches

weiß, angezeigt werden, widrigenfalls deckt die Versicherung wohl alle Seegefahr der Reise, aber in dem Augenblick, da das Schiff vom Kriegsschiffe oder Kaper Signale oder Ordre zum Beilegen erhält, oder da das Schiff jenen zu entfliehen beginnt, endet aller und jeder fernere Risiko des Versicherers, die Police ist erloschen und die Prämie verdient.

§. 67. Wenn in Kriegszeiten für neutrale Rechnung Güter versichert werden, so darf kein anderer Kargadeur bei denselben sein, als ein geborner Unterthan eines neutralen Staates, oder ein solcher, der schon Bürger oder Unterthan eines neutralen Staates vor dem Ausbruch des Krieges war. Die Papiere für neutrale Ladung müssen nach der obrigkeitlichen Verfügung des Ortes, wo das Schiff ladet, genommen und eingerichtet sein. Jedoch dürfen auf keinen Fall die Konnoissemente an Ordre lauten, sondern sind dieselben, wie in §. 65 vorgeschrieben, auszufertigen mit der durchaus nothwendigen Hinzufügung des Namens und der Nationalität des neutralen Eigenthümers der Güter.

Ebenso bei der Versicherung auf das Kaslo und die Fracht eines neutralen Schiffes, müssen Schiffer und Steuermann vor dem Ausbruch des Krieges Bürger oder Unterthanen des neutralen Staates, dessen Flagge das Schiff führt, geworden, oder auch geborne Unterthanen oder Bürger desselben sein, und die Papiere des Schiffes nach den Gesetzen seines Landes genommen und eingerichtet sein.

Widrigenfalls gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest.

§. 68. Die Bedingung „mit Konvoy" wird bei einem Schiffe, welches die Flagge einer der im Kriege begriffenen Mächte führt, nicht anders erfüllt, als wenn die Konvoy ein wirklicher Feind des Schiffes ist, worauf die Versicherung geschlossen.

In jedem Falle wird bei einer Versicherung mit Konvoy gefordert, daß der Schiffer einen Sein-Brief oder die gehörigen Signale von dem Kommandeur der Konvoy erhalten habe. — Es hat demnach der Versicherte die verschiedenen Flaggen ausdrücklich bei der Versicherung zu nennen, und darauf zu achten, daß der Schiffer die erwähnten Papiere habe; versäumt er solches oder ist ihm Unvollständigkeit derselben bekannt, und er hat es nicht angezeigt bei der Versicherung oder die Flaggen irrig angegeben, so gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest.

§. 69. Bei der Versicherung mit der Bedingung „mit Konvoy" ist allemal vorausgesetzt, daß das Schiff gleich vom Abgangshafen an, wo die Versicherung anfängt, seine Reise zugleich mit der Konvoy antrete, auch daß die Konvoy das Schiff bis zu dem in der Police angegebenen Bestimmungsort zu begleiten bestimmt sei. Hat das Schiff die Konvoy erst in einem andern Hafen oder Rhede aufzusuchen, wohin das Schiff unbedeckt gehen muß, oder soll die Konvoy nicht bis zum Bestimmungsort des Schiffes gehen, und solches ist dem Versicherten angezeigt, von ihm aber dem Versicherer nicht angezeigt, so gilt die Versicherung für den Theil der Reise, den das Schiff ohne Konvoy macht, frei von Kriegsmolest.

§. 70. Versäumt der Schiffer mit der Konvoy abzugehen und ist solches ohne Wissen und Willen des Versicherten geschehen, so bleibt die Versicherung gültig; jedoch ist er verpflichtet, wenn der Versicherer es verlangt und auf dessen Kosten, den Schiffer in Gemäßheit Tit. IV. Art. 6 der Assekuranz- und Havarie-Ordnung zu verfolgen.

Hat aber der Versicherte darum gewußt, daß ein solches Schiff nicht mit Konvoy abgehen würde, oder hat er gar veranlaßt oder genehmigt, daß der Schiffer zögere oder auf Ladung warte, obwohl er wußte, daß die Konvoy zum Abgehen bereit war, so gilt die Versicherung nur frei von Kriegsmolest; — hat er es nachgehends erfahren, so muß er sofort dem Versicherer davon Anzeige machen.

§. 71. Würde ein Schiff, das mit Konvoy versichert und abgegangen ist, beim Verfolg der Reise durch Sturm, Ungewitter oder sonst andere Zufälle von der Konvoy abkommen und getrennt werden und der Schiffer bei solchen Umständen seine Reise nach dem Bestimmungsort oder wohin er sonst am sichersten zu sein erachtet, fortsetzen, so bleibt der Versicherer für allen Schaden und Gefahr verbunden.

§. 72. Wenn auf Güter in unbenannten Schiffen unter Konvoy versichert wird, so ist solches von den Gütern, die mit der ersten Konvoy an dem in der Police angegebenen Bestimmungsort für Rechnung des Versicherten ankommen, zu verstehen. Findet sich aber, daß der Versicherte gar keine oder nicht so viele Güter oder Interesse, als er hat versichern lassen, darin hätte, so wird das Fehlende ristornirt, und ist die Police damit aufgehoben.

§. 73. Für Versicherung auf Güter auf unbestimmtem Schiffe oder Schiffen können specielle Vorschriften nicht gegeben werden, da die mehr oder minder genaue Vorausbezeichnung der zu erwartenden oder zu versendenden Güter, die in der Police im Voraus bezeichneten Beweisthümer über das Interesse, das Vertrauen,

das der Versicherer dem Versicherten zu geben sich veranlaßt sieht, auf die Beurtheilung des einzelnen Falles bei dieser Art der Versicherung von wesentlichem Einflusse sind.

Der Versicherte ist verpflichtet, so wie er Güter oder Nachricht von Abladungen oder Versendungen von Gütern, die auf solche Versicherung validiren, erhält, hiervon sobald es füglich und möglich ist, dem Versicherer Anzeige zu machen, und auf der Police notiren zu lassen.

Verschweigt der Versicherte geflissentlich den Empfang oder die Versendung von Gütern, oder giebt er deren Werth geflissentlich unrichtig an, so ist die Police erloschen, die Prämie verfallen und der Versicherer ohne Verantwortlichkeit für bereits entstandenen oder entstehenden Schaden.

Diejenige Summe, für welche nach Ablauf von zwei Jahren, vom Abschlusse der Versicherung an, dem Versicherer kein Gegenstand der Versicherung angegeben ist, validirt nicht ferner, und ist selbige, gegen Einbehalt von $\frac{1}{2}$ pCt. oder wenn die Prämie unter 1 pCt beträgt, der halben Prämie, zu ristorniren.

§. 74. Bei einer Eigenthumsveränderung des versicherten Gegenstandes während der Dauer der versicherten Reise bleibt die Versicherung in Kraft, falls die Gefahr des Versicherers dadurch nicht vergrößert wird. — Bei Versicherung auf das Kasko auf Zeit dauert bei einer Eigenthumsveränderung unter vorstehender Beschränkung die Versicherung nur für die laufende Reise noch fort; aller fernere Risiko ist jedoch erloschen und die verdiente Prämie wird nach Billigkeit regulirt.

Fünfter Titel.

Specielle Klauseln und Bedingungen in der Versicherung, so wie deren Abänderung nach vollzogener Police.

§. 75. Will derjenige, der die Versicherung nimmt, noch andere Verpflichtungen und Klauseln, als die in der Police oder in diesem allgemeinen Plan enthalten sind, der Versicherung beigefügt wissen, so ist er gehalten, solche deutlich anzuführen und sind sie, wenn der Versicherer sie genehmigt hat, nicht nur eben so gültig, als alles Uebrige, was die Police oder dieser allgemeine Plan in sich faßt, sondern sind, insofern sie von diesem abweichen, demselben vorzuziehen.

§. 76. Was in der Police eingeführt und beliebt worden, soll ohne Vorwissen und Genehmigung sämmtlicher Versicherer weder verändert, noch von demselben etwas weggestrichen oder hinzugesetzt werden, bei Strafe der Ungültigkeit der Versicherung, und bleibt die Prämie dem Versicherer verfallen.

§. 77. (A.- u. H.-O. Tit. IV. Art. 2.) Wenn jemand nach bereits geschlossener Assekuranz und geschehener Unterschreibung der Police, noch einige Klauseln oder eine neue Bedingung derselben hinzusetzen will, so sind nur allein diejenigen, welche die Kondition unterschreiben und annehmen, dazu verbunden; andere aber, die solche nicht unterzeichnen wollen, im geringsten nicht deswegen gehalten.

Sechster Titel.

Vom Ristorno.

§. 78. Wer mehr hat versichern lassen, als er wirklich Antheil und im Schiffe hat, kann, wenn er solches gehörig zu beweisen im Stande ist, für das zu viel versicherte, mit Einlassung von $\frac{1}{4}$ pCt. sich die Prämie ristorniren oder wiedergeben lassen, ist die Prämie aber unter $\frac{1}{2}$ pCt., mit Einlassung der halben Prämie. — Ist die Police taxirt worden, so ist diese Berechtigung des Versicherten erloschen, und Ristorno der Prämie findet nicht mehr Statt, es sei denn, daß der Versicherte darthue, nur an einer geringeren Quantität Güter in dem Schiffe ein Interesse gehabt zu haben, als in der Police und Taxe angeführt sind, und daß er die Veranlassung des geschehenen Irrthums nachweisen kann.

Ist eine Versicherung geschlossen, so kann solche aus dem Grunde, daß sie später zu einer geringeren Prämie zu erhalten wäre, durch Ristorno nicht wieder aufgehoben werden.

§. 79. (A.- u. H.-O. Tit. VI. Art. 2.) Das Ristorno soll jederzeit über alle Assekuradeurs, so auf einer Police stehen, vertheilt, und pro rata, nach der von einem jeden gezeichneten Summe, regulirt werden. Die Assekuradeurs aber, wenn Schaden nachgehends sich ereignet, sind zu einem mehrern nicht, als was nach der solchergestalt ristornirten Summe annoch übrig bleibt, gehalten.

Sind mehrere Policen auf denselben Gegenstand unter demselben Datum, so werden solche Versicherungen als eine gemeinschaftliche betrachtet und der Ristorno über sie wie vorstehend vertheilt.

§. 80. Wenn auf denselben Gegenstand auf mehreren Policen oder an mehreren Orten, es sei zu gleicher oder auch unterschiedener Prämie, Versicherung genommen ist, so steht es nicht in des Versicherten Wahl oder Macht, welche Versiche-

rung er aufheben oder ristorniren will, sondern auf die jüngere Police nach dem Datum des wirklichen Abschlusses der Versicherung, ohne daß es auf das Datum der Zeichnung des Versicherers ankommt, fällt der Ristorno.

§. 81. Wenn ein Schiff, worauf Versicherung genommen, aus den im Art. II. Tit. 14 P. II. des Stadtbuchs angegebenen Ursachen, mit Ausnahme der Eisesnoth, die vorgehabte Reise gänzlich einzustellen genöthigt wird, so ist die Versicherung zu ristorniren, wenn der Versicherer keine Gefahr gelaufen, gegenfalls aber ist für die laufende Gefahr die verhältnißmäßige Prämie nach Billigkeit zu reguliren.

§. 82. Zu welcher Zeit auch das Schiff auf der Reise bleibt, ist jedenfalls die in der Police ausgefüllte Prämie, selbst wenn sie für Zeit-Versicherung oder für eine kombinirte Reise bedungen ist, verdient, ohne daß auch nur eine theilweise Rückgabe gefordert werden kann.

§. 83. Der Ristorno oder die Prämien-Rückgabe muß, wenn die Versicherung eine Reise innerhalb Europa betrifft, in Jahresfrist nach Beendigung der Reise, wenn sie eine Reise außerhalb Europa betrifft, innerhalb 2 Jahre nach solchem Zeitpunkt eingefordert, oder nach §. 128 dem Versicherer angedient werden, unter dem Präjudiz der Verjährung.

§. 84. Wenn der Versicherer bei einer Insolvenz oder Zahlungs-Suspension eines Versicherten noch Prämien für eine oder mehrere Versicherungen zu fordern hat, so ist er berechtigt, jeden Risiko für erloschen zu erklären, für welchen ihm nicht, auf erste Aufforderung, wegen Bezahlung der Prämie genügende Sicherheit gestellt wird.

Ferner ist der Versicherer berechtigt, den laufenden Risiko derjenigen für eigene Rechnung des Insolventen geschlossenen Versicherungen, wofür ihm die Prämien nicht schon bezahlt waren, für erloschen zu erklären, wenn ihm nicht wegen Bezahlung seiner ganzen Prämien-Forderung (auch einschließlich der Prämien für die schon abgelaufenen Versicherungen) auf erste Aufforderung genügende Sicherheit gestellt wird.

Nicht minder ist der Versicherer stets berechtigt, jede ihm an den insolvent gewordenen Versicherten (worunter hier, wie überhaupt in diesem Paragraphen derjenige, der die Versicherung schloß, verstanden wird) aus eigenem Rechte zustehende Prämien- oder sonstige aus seinem Versicherungsverkehr mit demselben sich herschreibende Forderungen gegen Havarie- und Schadensforderungen zu kompensiren; andere ihm an den Versicherten zustehende Forderungen, ist er — so weit solches überhaupt den Rechten nach zulässig — nur dann zu kompensiren berechtigt, wenn die Versicherung, auf welcher die Havarie- oder Schadensforderung beruht, für eigene Rechnung des Versicherten validirt.

Zweiter Theil. Die Havarien und Schäden.

Erster Titel.

Die Havarie grosse.

§. 85. Zur Havarie grosse werden gerechnet alle außerordentlichen, zur Rettung und Erhaltung von Schiff und Gut angewandten Kosten, und der in solchen Fällen entstandene Schade, welche über Schiff, Gut und Fracht vertheilt werden.

Ist die Gefahr überstanden, zu deren Abwendung jene freiwilligen Aufopferungen gemacht wurden, und Schiff und Ladung gehen in einem neuen Unglücksfalle verloren, so findet keine Vertheilung Statt, sondern jeder Gegenstand trägt seinen Schaden, mit alleiniger Ausnahme nach §. 124.

Erreicht aber Schiff und Ladung, selbst erst nach wiederholten Havarien den Bestimmungsort, so haben beide nebst der Fracht ihren gesetzmäßigen Beitrag zur Havarie grosse zu tragen.

§. 86. Die Havarie grosse ist am Bestimmungsorte des Schiffes, wo die gänzliche Entlöschung desselben geschieht, oder an dem Platze, wo die Dispachirung für solchen Ort üblich ist, von den durch Gesetz und Usanz dazu autorisirten Personen abzumachen. Im Fall, daß das Schiff auf seiner Reise strandet oder in einen Hafen einläuft, und nach §§. 54 — 57 seine Reise nicht fortsetzen und beendigen kann, und Schiff und Ladung getrennt werden, so gilt dieser Ort rücksichtlich der Aufmachung der Dispache als Bestimmungsort.

§. 87. Den zufolge vorstehendermaßen aufgemachter Dispache den Versicherten treffenden Beitrag zur Havarie grosse ersetzt der Versicherer, sofern nicht etwa sich aus besonderen Bedingungen der Police Anderes ergiebt:

auf Güter, wenn die Havarie grosse über 3 pCt. von dem in der Dispache formirten Kapital beträgt; falls aber die Vergütung für beschädigte Waaren, welche hier „frei von Beschädigung ausgenommen im Strandungsfall" versichert

sind, in Havarie grosse aufgenommen ist, und ein Strandungsfall nicht vorliegt, so ist der Versicherer jener Waaren nicht verpflichtet, die in Havarie grosse aufgenommene Vergütung auf die von ihm selbst versicherten Waaren zu bezahlen;

auf das Kasko, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes im beschädigten Zustande, mit Hinzuziehung der in Havarie grosse vergüteten Reparatur-Kosten, eine höhere Summe als die Taxe der Police, nur dann wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem also formirten Werth beträgt;

auf die Frachtgelder, wenn die Havarie grosse über drei Procent von der Taxe in der Police beträgt; ergiebt aber das Manifest oder die Konnoissemente einen höhern Betrag, nur dann wenn die Havarie grosse über drei Procent von dem höheren Belaufe beträgt.

Ist der Versicherer der Meinung, daß eine Havarie grosse zum Nachtheile des Versicherten gegen das am Orte der Dispachirung geltende Recht aufgemacht sei, so ist derselbe zwar dennoch verbunden, dem Versicherten völlige Zahlung des ihn nach der Dispache treffenden Beitrags zu leisten, der Versicherte aber verpflichtet, auf Verlangen des Versicherers, für dessen Rechnung und auf dessen Kosten die Reklamation zu betreiben. Liefert dagegen der Versicherer den Beweis, daß eine Havarie grosse zum Vortheil des Versicherten gegen das am Orte der Dispachirung geltende Recht aufgemacht ist, so hat er keine Zahlung zu leisten, so weit in Folge solcher Unrichtigkeit der Havarie-Beitrag, dessen Ersatz der Versicherte fordert, größer ist, als er sein sollte; bis zu vollständig geführtem Beweise der Unrichtigkeit kann jedoch der Versicherte einstweilen gerichtliche Deposition des bestrittenen Betrages verlangen.

Zweiter Titel.

Die Havarie partikuliere und Schäden.

§. 88. Havarie partikuliere ist die Beschädigung oder der Schaden, welchen Ladung, Schiff oder Fracht, jedes allein und insbesondere, nicht zur Abwendung gemeinsamer Gefahr, auf der versicherten Reise erleiden, nebst den dadurch herbeigeführten Kosten.

§. 89. Die Berechnung, Dispache, der Havarie partikuliere über jeglichen Gegenstand kann nur vom hiesigen Dispacheur regulirt und aufgemacht werden.

§. 90. Um vom Versicherer Ersatz für Havarie partikuliere fordern zu können, muß die wirkliche Beschädigung des versicherten Gegenstandes ohne Hinzufügung irgend welcher Kosten, auch nicht derer der Dispache, sich höher als drei Procent belaufen, und zwar:

bei Gütern

1) wenn solche am Bestimmungsorte angekommen, von dem Werthe, den selbige, falls sie unbeschädigt angekommen wären, zufolge des nach §. 96 taxirten Marktpreises gehabt haben würden, oder wenn die Taxe der Police — in Ermangelung derselben der nach §. 11 berechnete Werth — höher ist, von dieser letzteren;

2) wenn solche aber nicht am Bestimmungsorte angekommen, falls der Schaden nach §. 96 berechnet, über drei Procent von der Taxe der Police beträgt, oder in Ermangelung der Taxe über drei Procent von dem nach Maßgabe des §. 11 zu berechnenden Werthe;

beim Kasko muß die Beschädigung, nach Abzug des Unterschiedes „alt für neu" (s. §. 102) sich höher belaufen als drei Procent von der Taxe der Police; ergiebt aber der von Sachverständigen taxirte Werth des Schiffes in beschädigtem Zustande, mit Hinzuziehung der, sei es in der Havarie grosse, sei es in der Havarie-partikuliere-Dispache vergüteten Reparatur, eine höhere Summe, von dieser letzteren;

bei der Fracht muß der Verlust sich höher belaufen als drei Procent von dem nach Chartepartie, Manifest oder Konnoissement oder der Taxe (s. § 11) sich ergebenden oder dem sonst nach §. 106 zu ermittelnden Betrag;

so wie bei sonstigen versicherten Gegenständen nach der Taxe der Police.

§. 91. Bei der Bedingung „frei von 5 Procent" oder „frei von 10 Procent" Beschädigung muß die wirkliche Beschädigung der versicherten Güter, ohne alle Extra-Kosten sich höher als die angegebenen Procente belaufen, um Ersatz von dem Versicherer fordern zu können, welcher sodann verpflichtet ist, den ganzen Schaden, nebst allen Extra-Kosten, nach §. 96, zu bezahlen.

§. 92. Wenn das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen gewesen, so ersetzt der Versicherer, wenn auch die Beschädigung nicht die vorerwähnten Procente übersteigt (s. §§. 90 und 91), dennoch alle zur Erhaltung der Güter verwandte Kosten, falls solche nicht mit in die Havarie grosse aufgenommen sind. Bei Gütern, welche mit der Bedingung „frei von Beschädigung oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfall" versichert sind, werden aber jene Kosten vom Versicherer nicht erstattet.

§. 93. Bei der Bedingung „frei von Beschädigung oder frei von Bruch, ausgenommen im Strandungsfalle" hat der Versicherer nur dann die Beschädigung oder den Bruch des versicherten Gegenstandes zu bezahlen, wenn das Schiff gestrandet ist, und die Beschädigung oder der Bruch nach §. 90 drei pCt. übersteigt.

Ein Strandungsfall ist vorhanden, wenn das Schiff auf einen Grund geräth und festsitzen bleibt, oder nur durch Anwendung ungewöhnlicher Maßregeln, als Kappen der Masten, Werfen oder Löschung der Ladung — (nicht durch Anwendung gewöhnlicher Maßregeln, als Winden auf den Ankern, Backstellen der Segel) — abgebracht wird, oder durch ungewöhnlich hohe Fluth abkommt, und wenn das Schiff durch solches Festsitzen Schaden am Rumpfe erlitten hat, der so bedeutend ist, daß sich die Beschädigung der Güter hieraus erklären läßt.

§. 94. Falls die Versicherung von roben und von zerstampften Zuckern in Kisten und Fässern mit der Bedingung „frei von 3, 5 oder 10 Procent Untergewicht" genommen ist, wird nur dann vom Versicherer Schaden ersetzt, wenn an den beschädigten Zuckern ein Untergewicht am Brutto-Gewicht des als Tare in der Police bestimmten Quantums,

bei weißen Zuckern über 3 Procent;
bei gelben und braunen Zuckern über 5 Procent;
bei Muskovaden aus Westindien 10 Procent

sich berechnet. Der Versicherte hat die Original-Faktura oder Gewichts-Nota zu produciren, und wird das Gewicht in derselben nach dem auf dem hiesigen Dispache-Comtoir üblichen Rendiment (s. §. 101) regulirt; die Zuckern müssen aber sofort nach der Löschung ohne Abschlag eingewogen werden. Nur wenn das vorstehend bestimmte Untergewicht sich ergiebt, ist die Beschädigung der Zuckern zur Last des Versicherers, und derselbe gehalten, den Schaden anzuerkennen und nach §. 96 berechnet, zu vergüten. Schaden an beschädigten Zuckern, die nicht jenes bestimmte Untergewicht nachweisen, so wie auch Untergewicht an unbeschädigten Zuckern, ersetzt der Versicherer nicht.

Falls Zuckern wegen Beschädigung im Nothhafen verkauft werden, findet die Bedingung der Police in Bezug auf das Untergewicht keine Anwendung, und der Schaden wird ersetzt, sobald derselbe 5 Procent, bei Muskovaden 10 Procent von der Werth-Taxe übersteigt.

Rohe Zuckern oder raffinirte, zerstampfte Zuckern, nicht in Fässern oder Kisten, sind allemal als mit der Bedingung „frei von Beschädigung, ausgenommen im Strandungsfalle" versichert zu betrachten, wenn nicht ausdrücklich in der Police eine andere Bedingung genehmigt worden.

§. 95. Die im vorigen Paragraphen erwähnte Bestimmung hinsichtlich des Verkaufs im Nothhafen findet bei andern Waaren als Zucker, wenn solche mit einer durch Procente bestimmten Befreiung von Beschädigung versichert sind, keine Anwendung.

§. 96. Wenn bei Löschung eines Schiffes ein Theil der Ladung oder auch Alles beschädigt befunden wird, so muß das als beschädigt Angegebene von beeidigten Sachverständigen untersucht werden, und haben diese insbesondere darauf zu achten, ob die Beschädigung wirklich von Seewasser und auf der letzten Reise entstanden sei.

Das Beschädigte muß vom Unbeschädigten getrennt werden, das heißt, es müssen nicht nur die unbeschädigten Kolli, sondern auch in dem Inhalt eines jeden Kollo die einzelnen beschädigten Stücke von den unbeschädigten getrennt werden, jedoch nur bei solchen Waaren, bei welchen diese Trennung thunlich und üblich ist. Das Beschädigte muß förderſamst in öffentlicher Auktion verkauft werden. Nur bei specieller Genehmigung des Versicherers ist die Tarirung des Schadens hinreichend.

Beim Verkaufe am Bestimmungsorte sind solche Güter alsbald vor der Auktion durch Sachverständige zu tariren, und zwar ist dabei zu Grunde zu legen der Markt- (Börsen-) Preis, inklusive Zoll, den diese Güter, wenn sie unbeschädigt gewesen wären, gegolten hätten.

Falls die Waare im Entrepot oder in Bond verkauft wird, oder am Verkaufsorte auch ein Marktpreis exklusive Zoll üblich ist, so wird die Feststellung des

Preises ohne Zoll gemacht, vorausgesetzt, daß nicht etwa die Waare ausdrücklich verzollt verkauft wird.

Es wird alsdann der Brutto-Auktionsbetrag von dem wie vorstehend taxirten Werth abgezogen und der Schaden über die Taxen der Police regulirt, sind aber die Taxen der Police höher, nur vom taxirten Werthe am Bestimmungsorte berechnet, und der Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans, nebst den Verkaufs-, Besichtigungs- und Dispache-Kosten vom Versicherer bezahlt.

Bei der Besichtigung und Taxirung der beschädigten Güter am Bestimmungsorte, bleibt die Kourtage oder Provision des den Versicherten vertretenden Mäklers oder Sachverständigen zu Lasten des Versicherten.

Wenn aber die beschädigten Güter anderswo als am Bestimmungsorte verkauft werden, so wird der Brutto-Auktions Ertrag nach Abzug der Verkaufskosten, Fracht, wie solche nach Landesgesetzen hat bezahlt werden müssen, und Zoll — (die übrigen Kosten der Rettung, Lagerung u. s. w. gehören in Havarie grosse) — von den Taxen der Police, oder in Ermangelung desselben von der Werthbestimmung nach §. 11, abgezogen, und solcher Schaden nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans nebst den Besichtigungs- und Dispache-Kosten vom Versicherer bezahlt.

§. 97. Wenn nur ein Theil der versicherten Güter beschädigt, der übrige Theil unbeschädigt sich erweiset, so ist die Havarie partikuliere auf erstere vom Versicherer, wenn solche nach den Bedingungen dieses allgemeinen Plans zu seinen Lasten ist, zu bezahlen, ohne daß Rücksicht darauf genommen wird, wenn auch der Werth der unbeschädigten Güter am Bestimmungsort den taxirten oder Faktura-Werth aller versicherten Güter austragen möchte.

§. 98. Der Versicherte darf die beschädigten Güter nur im Beisein des Versicherten oder seines Beauftragten eröffnen; in auswärtigen Häfen nur in Gegenwart von Zeugen odor Sachverständigen.

§. 99. Bei flüssigen Waaren ersetzt der Versicherer die Extra-Leccage nur in dem Falle,

wenn das Schiff durch Stoßen auf den Grund oder durch Statt gefundene An- oder Ueberseegelung eine heftige Erschütterung erfahren hat, oder wenn das Schiff durch höhere Macht (s. §. 57) arrestirt oder aufgebracht und länger als drei Monate vom Tage der Anhaltung festgehalten, oder wenn das Schiff in einem Nothhafen, den dasselbe wegen Kriegsgefahr oder blockirten Bestimmungshafens anging, länger als drei Monate verbleiben mußte, oder die Waaren im Nothhafen entlöscht worden sind.

Bei Baumöl in Fässern ohne eiserne Reifen, bei Wein, Branntwein, Essig, allen Saat- und Terpentinölen, Thran, Theer, Sirop bezahlt der Versicherer in keinem Falle die ersten 10 Procent, bei Baumöl in Fässern mit eisernen Reifen nicht die ersten 5 Procent (gewöhnliche Leccage.)

Beim Verkauf im Nothhafen findet der vorgedachte Abzug von resp. 5 oder 10 Procent nicht Statt.

§. 100. Bei behaltener Ankunft des Schiffes wird Untermaß oder Untergewicht an unbeschädigten Gütern niemals vom Versicherer ersetzt.

§. 101. Folgendes Rediment wird angenommen:

Spanisches Gewicht:
Brutto-Arroba von 25 Pfd. Spanisch = 23½ Pfd.
Portoriko und Kuba Muskovaden Netto-Arroba von
25 Pfd. Spanisch = 21½ Pfd.

Portugiesisches und Brasilisches Gewicht:
Bei Kaffee Netto-Arroba = 29⅖ Pfd.
Bei Zucker Brutto-Arroba = 30 Pfd.
„ „ Netto-Arroba bei weißen in Kisten = 27½ Pfd.
„ „ „ in Säcken und Quarten = 28½ Pfd.
„ „ „ bei braunen in Kisten = 27 Pfd.
„ „ „ in Säcken und Quarten = 26 Pfd.

Dänisches Gewicht: 3 Procent Avance.
„ „ außerdem bei Zucker von St. Thomas und St. Croix, dortiges Erzeugniß 5½ pCt. Rabatt.

Gewicht von St. Domingo: Pari.
Gewicht von England und Nordamerika: 1 Centner = 104 Pfd.
„ „ St. Petersburg: 1 Pud = 33⅓ Pfd.
„ „ Bremen: 3 Procent Avance.
100 Kilogrammes = 106½ Pfd.
Hiesiges Gewicht nach Preußen: 3 Procent Avance.

Oel von Gallipoli: 1 Salm = 295 Pfd.
Getreide:
Hamburg und Preußen — Pari.
„ nach Holland: 56 Faß = 2 Holl. Last.
„ „ England: 1 Last = 11 1/8 Quarter.
Dänemark „ Hamburg: 23 Tonnen = 1 Last.
„ „ Holland: 22 „ = 1 „
„ „ England: 21 „ = 10 Quarter.
Rußland „ Hamburg: 16 Tschetwert = 1 Hamb. Last.
„ „ Holland: 15 „ = 1 Holl. „

§. 102. Wenn ein Schiff Havarie oder Beschädigung erlitten hat, so ist der Schaden am Schiffe durch obrigkeitlich angeordnete Sachverständige zu untersuchen und zu taxiren. Es ist bei der Besichtigung und Taxation besonders darauf zu achten, daß der auf der letzten Reise entstandene wirkliche Schaden am Schiffe für sich allein taxirt, und nicht etwa in dieser Taxe mit in Anschlag gebracht werde, was Alter, Fäulniß im Holz oder Wurmfraß, oder einer vor Antritt der letzten Reise erlittenen Beschädigung oder fehlerhaften Bauart des Schiffes ist, vielmehr daß dieses letztere Alles (welches niemals zur Last des Versicherers kommen darf) getrennt taxirt und im Taxations-Dokument separat aufgeführt werde.

Ist das Schiff in einen Nothhafen eingelaufen, so muß die Reparatur, nachdem obige Besichtigung und Taxation geschehen ist, förderſamst vorgenommen und so schleunig als möglich ist, beendet, und die geschehene Wiederherstellung der besichtigten und taxirten Schäden durch die Rechnungen nachgewiesen werden. Der Versicherer ersetzt den Schaden nach der Taxe oder, falls die Rechnungen geringere Reparaturkosten nachweisen, nach den bezahlten Rechnungen. — Ist aber das Schiff am Bestimmungsorte angekommen, so bleibt es dem Eigner überlassen, die Reparatur, wenn er es für gut findet, vorzunehmen. Der Schaden-Berechnung wird die Taxe zu Grunde gelegt, jedoch sind die Kosten der benöthigten Gelder nicht zur Verantwortlichkeit des Versicherers.

Ist die Versicherung auf Zeit oder mehrere Reisen (§. 53) genommen, so muß die geschehene Reparatur durch die bezahlten Rechnungen nachgewiesen und demgemäß, wenn solche geringer als die Taxen sind, darnach der Schaden berechnet werden.

Von der sonach taxirten und erwiesenen Beschädigung am Schiffe wird in der Schadenberechnung der dritte Theil für den Unterschied zwischen alt und neu abgezogen (mit Ausnahme von Ankern, wofür nichts abgezogen, und bei Ankerketten, wofür nur ein Sechstel abgezogen wird), es sei denn, daß das Schiff ganz neu sei und die erste Reise mache; jedoch wird die Reise von dem in der Nähe gelegenen Erbauungs-Platze nach dem Ausrüstungs- oder Abgangshafen nicht mitgerechnet. Auch wenn das Schiff zwar nicht seine erste Reise macht, aber doch einzelne Theile des Rumpfes oder des Inventariums erwiesen ganz neu die erste Reise machen, so findet bei diesen Theilen, wenn sie beschädigt werden, kein Abzug Statt.

§. 103. Schaden am Schiff oder Gut durch Feuer wird ersetzt, wenn solcher nach §. 90 über drei Procent beträgt. Bei partiellem Schaden am Schiffe kommen hinsichtlich des Abzugs „alt für neu" die Bestimmungen des §. 102 in Anwendung.

§. 104. Die bisherige Usanz, daß der Versicherer auf Kasko nur die Hälfte der Havarie partikuliere, die nicht durch Stoßen entstanden ist, bezahle, fällt weg.

Als Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauche und also nicht vom Versicherer zu vergüten, wird angesehen, wenn Segel beschädigt, vom Winde zerrissen, oder fortgeführt werden, wenn Anker, Taue, Ketten oder laufendes Tauwerk beschädigt werden oder brechen, und ist demnach der Versicherer auch dann nicht verantwortlich, wenn das Beschädigte, Zerrissene und Gebrochene demnächst weggekappt werden müßte.

Der bisherige Gebrauch, in der Havarie-partikuliere-Dispache Kost- und Monatsgeld zur Last des Versicherers zu bringen, wenn solche nicht in der auswärtigen Havarie-grosse-Dispache aufgenommen worden, fällt weg.

Ebenso fällt weg der Gebrauch der Havarie-grosse-Berechnungen bei Schiffe in Ballast fahrend.

§. 105. Bei der Versicherung auf die Fracht eines Schiffes ist der Versicherte berechtigt das zu fordern, was der Empfänger der Ladung berechtigt ist wegen Seeschäden zu kürzen. Der Versicherte erhält nur das ersetzt, was er bei glücklicher Ankunft des Schiffes, durch Konnoissement oder Manifest erwiesen, erhalten haben würde (s. §. 11). Ist der also berechnete Werth höher als die versicherte

Summe, so wird die Havarie vom Versicherer pro rata der gezeichneten Summe bezahlt. Ist keine Fracht in den Schiffspapieren bestimmt und ist auch sonst über den angenommenen Belauf der Fracht eine besondere Uebereinkunft nicht getroffen worden, so wird die Fracht angenommen, welche zur Zeit der Abladung am Abladungsorte für ähnliche Reisen und Waaren üblich war; in streitigen Fällen entscheiden Sachverständige über den Fracht-Ansatz.

§. 106. Der Versicherer auf imaginairen Gewinn bezahlt, falls die Güter, deren imaginairer Gewinn versichert ist, beschädigt am Bestimmungsorte geliefert werden, eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber der Gegenstand des imaginairen Gewinnes, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer des imaginairen Gewinnes nach den Bedingungen seiner Versicherungen verantwortlich ist, nicht den Bestimmungsort erreichen kann, so bezahlt der Versicherer die gezeichnete Summe als Total-Schaden.

Würde jedoch beim Verkauf der Güter im Nothhafen das Provenue, nach Abzug von Verkaufskosten, Zoll und Fracht, mehr austragen, als die Taxe der Police ohne imaginairen Gewinn beträgt, so ist der Ueberschuß auf den imaginairen Gewinn in Abrechnung zu bringen.

Eben so ersetzt der Versicherer den imaginairen Gewinn auf geworfene oder zur Bestreitung der Kosten im Nothhafen verkaufte Güter als Total-Schaden, wenn solche in Havarie grosse zum Einkaufswerth vergütet sind; dagegen ist derselbe frei vom Schadenersatz, wenn für solche Güter der Verkaufspreis am Bestimmungsorte, in Havarie grosse vergütet wird, so weit solche Vergütung den versicherten imaginairen Gewinn deckt.

§. 107. Werden die Güter, worauf Kommission (Provision) oder Kourtage versichert ist, beschädigt am Bestimmungsorte geliefert, so bezahlt der Versicherer derselben eben so viele Procente von der versicherten Summe als er für die Güter, falls er solche unter gleichen Bedingungen versichert hätte, zu vergüten haben würde. Falls aber die Güter, wegen solcher Seeschäden, wofür der Versicherer der Provision oder Kourtage nach den Bedingungen seiner Police verantwortlich ist, den Bestimmungsort nicht erreichen können, so ist die versicherte Kommission oder Kourtage als Total-Schaden vom Versicherer zu bezahlen.

§. 108. (A.- u. H.-O. Tit. IX. Art. 2.) „Wer auf Bodmerei versichert, ist frei von aller Havarie, und darf dazu nicht kontribuiren."

Diese Bestimmung ist dahin zu verstehen:

Ist ein Schiff in einen Nothhafen eingelaufen gewesen und hat für die entstandenen Kosten Bodmerei gezeichnet, und ist der Bodmereibrief versichert worden, so bleibt der Versicherer desselben, falls das Schiff nachgehends seinen Bestimmungs-Ort erreicht, frei von aller Havarie, wenn auch das Schiff auf seiner Reise nochmals Havarie erlitten hat, es sei denn:

daß durch die auf der Fortsetzung der Reise erlittenen See-Unfälle das verbodmete Pfand insoweit verschlechtert worden, daß es dadurch die verbodmete Summe nicht austrage;

oder daß das Schiff wegen Havarie in einen Nothhafen abermals eingelaufen gewesen und für die dort entstandenen Kosten einen zweiten Bodmereibrief hätte zeichnen müssen, der als der jüngere den Vorrang vor dem älteren Bodmereibrief hat, und daß dadurch der Ertrag des Pfandes für letzteren nicht mehr hinreichend sein würde;

oder daß nach Landesgesetz des Bestimmungshafens der erste Bodmereibrief zur neuen Havarie beizutragen verpflichtet ist. — In allen diesen Fällen hat der Versicherer den Schaden zu ersetzen.

§. 109. Würde das Schiff bei Fortsetzung der Reise nach seinem Bestimmungsorte stranden oder mit so schwerer Havarie in einen Nothhafen einlaufen oder eingebracht, daß es unfähig geworden, seine Reise zu beenden, und würde die Ladung ganz oder nur theilweise gerettet, so hat der Versicherer des Bodmereibriefes den eventuellen Schaden nach Abzug des reinen Provenues des verbodmeten Gegenstandes zu bezahlen.

§. 110. Hat der Versicherte der Ladung zur Einlösung des Bodmereibriefes am Bestimmungsorte, um seine Güter löschen zu können, Einschuß zu leisten, so sind ihm vom Versicherer der Güter alsobald zwei Drittel des Einschusses zu erstatten.

Können im Falle der Verbodmung von Schiff, Fracht und Ladung, Schiff und Fracht den ihnen nach gesetzlicher Dispachirung der Havarien zur Last fallenden Beitrag nicht leisten, so sind die Güter bis zu ihrem Werthe verantwortlich für dasjenige, was Schiff und Fracht nicht austragen, und hat der Versicherer der

Güter solches gleichfalls zu ersetzen, so wie auch im umgekehrten Falle, wenn die Güter nicht hinreichen, den ihnen zur Last fallenden Beitrag zu leisten, Schiff und Fracht für den Minderbetrag verantwortlich sind, und der Versicherer von Schiff und Fracht solchen gleichfalls zu ersetzen hat.

Jeder Verlust und alle außerordentliche Kosten, welche zur Einlösung des Bodmereibriefes an dem Bestimmungsorte durch den Verkauf des Schiffes entstehen, bleiben zur Last der Rhederei; der Versicherer auf Kasko und Fracht zahlt nur dasjenige, was er nach der gesetzlichen Havarie-grosse- und partikuliere-Dispache nach den Bedingungen seiner Versicherung zu bezahlen hat.

§. 111. Ist Bodmerei gezeichnet für eine nicht im Nothhafen, sondern vor Antritt der Reise entstandene Schuld des Schiffers, so hat der Versicherer dieser Bodmerei, gleichwie bei der Versicherung auf Vorschuß auf das Schiff, keine Havarie irgend einer Art zu bezahlen, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort erreicht. Kann es denselben nicht erreichen wegen See-Unfälle, wofür der Versicherer laut Police verantwortlich ist, so hat derselbe den eventuellen Schaden zu bezahlen, nach Abzug des reinen Provenues des Schiffes.

Wenn Versicherung genommen ist auf Vorschuß auf die Fracht, so wird die gerettete Fracht, abzüglich der Rettungskosten, in Abrechnung auf den Vorschuß gebracht.

§. 112 a. Sind für Kosten in einem Nothhafen Havariegelder vorgeschossen und solche versichert worden, so hat der Versicherer der Havariegelder nur dann Schaden zu bezahlen, 1) wenn die Gegenstände, worauf vorgeschossen ist, nach §. 109 ihren Bestimmungsort gar nicht, oder nur theilweise erreichen; oder 2) wenn durch fernere See-Unfalle der Werth derselben so verringert wird, daß er nicht mehr hinreicht, um die vorgeschossenen Havariegelder ganz oder theilweise zu ersetzen; das reine Provenue des Geretteten wird auf die versicherten Havariegelder in Abrechnung gebracht.

Bei Versicherung auf Havariegelder ist im Falle von Schaden der Belauf derselben unter Zuziehung der Versicherungs-Prämie und der Kosten zu Grunde zu legen; die Taxe gilt nicht.

§. 112 b. Der Versicherer auf Passagegeld (Fracht und Verpflegungsgelder der Passagiere) ist im Havariefalle verpflichtet zu erstatten:

die Kosten der Landung des Passagiers, dessen Beköstigung und Behausung im Nothhafen, und falls das Schiff seine Reise nicht fortsetzen könnte, auch die sämmtlichen Beförderungskosten desselben nach dem Bestimmungsorte der Police, sammt den etwa abseiten der Behörden dem Versicherten zur Last kommenden Kosten.

Jedoch ist der Versicherer, wenn nicht Anderes in der Police bestimmt worden, nur bis zum Belaufe seiner gezeichneten Summe verantwortlich.

Dritter Titel.

Von den zu treffenden Maßregeln bei eingegangener Nachricht von einer Havarie.

§. 113. Wenn ein Schiff auf den Strand gekommen, die Güter schon geborgen sind oder noch gerettet werden können, oder das Schiff mit einer so schweren Havarie in einen Nothhafen einläuft oder eingebracht wird, daß zu befürchten ist, es werde seine Reise nach dem Bestimmungshafen nicht fortsetzen können, so ist der Versicherte verpflichtet, so wie er Nachricht davon erhalten hat, diese, sobald es füglich und möglich ist, dem Versicherer anzuzeigen, und hat der Versicherte mit seinem Versicherer (und wenn es nöthig erachtet würde, in Gegenwart des Dispacheurs), nach Maßgabe von §. 114, alles, was zum Besten des Schiffes, zur Rettung und Reparatur desselben, zur Bergung, Erhaltung, Verkauf der geretteten beschädigten, und Weiterbeförderung der unbeschädigten Güter am geeignetsten und zweckmäßigsten ist, zu verabreden; welcher Verabredung der Versicherte zu folgen und darnach zu verfahren verpflichtet ist.

Falls die Versicherung auf das Schiff oder seine Ladung unter mehrere Versicherer vertheilt ist, so daß es zu schwierig sein würde, eine gemeinsame Maßregel zu verabreden, so sind die Versicherer gehalten, auf Anforderung des Versicherten, einen oder zwei Deputirte aus ihrer Mitte zu ernennen, und hat der Versicherte sodann die wie vorstehend angeordnete Verabredung mit diesen Deputirten zu treffen. Was die durch die Mehrzahl der Versicherer ernannten Deputirten mit dem Versicherten verabreden, ist für alle Versicherer bindend. — Weigern die Versicherer die Ernennung solcher Deputirten, so hat der Versicherte nach bestem Ermessen zu verfahren.

§. 114. Sind einem Schiffe die im vorstehenden §. 113 genannten Unglücksfälle überkommen, so ist der Versicherer, wenn er zu den Unkosten, welche zur Er-

haltung von Schiff oder Gut erforderlich sind, nicht beitragen, sondern sein gezeichnetes Kapital zum Vollen, nach Maßgabe von §. 136 bezahlen zu wollen erklärt, damit von seiner Verpflichtung befreit, und seine weitere Verantwortlichkeit erloschen. Der Versicherte hat aber dem Versicherer die Verklarung oder einen dieselbe ersetzenden Auszug aus dem Schiffs-Journal, so wie die Besichtigungs-Dokumente, und bei Kasko-Versicherung die, wenn auch nur vorläufige Taxation der Reparaturkosten des Schiffes vorzulegen, und darauf die Erklärung des Versicherers zu fordern, welche derselbe unweigerlich geben muß, widrigenfalls der Versicherte nach seinem Ermessen, als wenn er nicht versichert wäre, zu handeln berechtigt ist; für den Erfolg, wie er ausfallen möge, bleibt der Versicherer verantwortlich. — Sind wegen Entlegenheit des Orts, wo das Unglück sich ereignete, oder aus andern Ursachen, zu deren Beseitigung sich indeß der Versicherte möglichst willig bezeigen muß, jene Dokumente nicht hierher gekommen, oder nicht zu erhalten, so ist derselbe von der Verpflichtung, diese Dokumente vorzulegen, frei.

Ist das Schiff nicht kondemnirt, d. h. durch nach Landesgesetz oder Usanz autorisirte Sachverständige als Wrack befunden oder unfähig zur Reparatur erklärt worden, so wird die Reparatur nach Maßgabe von §. 102 bewerkstelligt.

Wenn die Weiterbeförderung der geretteten unbeschädigten Güter unverhältnißmäßige Kosten verursacht, so ist der Versicherer berechtigt, den Verkauf derselben am Havarie-Platze zu verlangen.

Bei der Auswahl der zur Weiterbeförderung zu befrachtenden Schiffe ist möglichst nach dem Willen des Versicherers zu verfahren und auf die Zollgesetze des Bestimmungshafens Rücksicht zu nehmen; die geschehene Befrachtung ist, sobald es füglich und möglich ist, dem Versicherer anzuzeigen, und geht die Gefahr in diesen Fahrzeugen nach Maßgabe von §. 57 auf den Versicherer der Güter über.

Dasjenige, was die Fracht jener Fahrzeuge und die pro rata des zurückgelegten Weges dem Schiffe zukommende Fracht zusammengerechnet, die ganze Fracht übersteigt, ist als Extra-Fracht sammt allen verausgabten Kosten der Bergung, Erhaltung, Weiterverladung nach gesetzlich aufgemachter Dispache vom Versicherer zu bezahlen.

Das Provenue der verkauften Gegenstände einzuziehen, ist Obliegenheit des Versicherten.

§. 115. Der Versicherte ist gehalten, zur Anschaffung der nöthigen Havariegelder behülflich zu sein, und für Sicherstellung derselben durch Bodmereibrief des Schiffers oder auf anderweitige Weise Sorge zu tragen, und hat der Versicherer den, seinen versicherten Gegenstand treffenden Antheil, nach vorläufiger Berechnung, in streitigem Falle nach einer vorläufigen Schätzung des Dispacheurs, als Einschuß mit den üblichen zwei Dritteln desselben zu leisten.

§. 116. Der Versicherte ist gehalten, die Havariegelder wegen einer von Schiff und Gut vor der Ankunft am Bestimmungsorte erlittenen Havarie, sobald derselbe Nachricht davon erhalten, auf Kosten und Gefahr seines Versicherers, sofern dieser nicht auf desfallsige Anfrage, selbst die Gefahr übernehmen zu wollen erklärt, versichern zu lassen, widrigenfalls ist der Versicherer, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort nicht erreicht, zum Ersatz jener Havarie nicht verpflichtet.

Kann die Versicherung aber hier nicht gedeckt werden, worüber der Versicherte durch Attest des Assekuranz-Mäklers sich auszuweisen hat, so hat der Versicherte, falls sein Versicherer es verlangt, seine guten Dienste anzuwenden, um die Versicherung auswärts zu nehmen. Gelingt auch dieses nicht, so bleibt der Versicherer verantwortlich.

§. 117. Falls die im vorstehenden §. 113 genannten Unglücksfälle einem von hier abgeladenen oder auf hier bestimmten Schiffe überkommen sind, und nicht zu entfernt, als daß von hier aus passende Maßregeln ergriffen werden könnten, so ist erforderlichen Falls nach der von löblicher Kommerz-Deputation zu treffenden Verfügung eine Versammlung der Ladungsinteressenten zu halten und sind zur Ausführung der gemeinsamen Maßregeln Deputirte von Schiff und Ladung zu erwählen, welche an die Stelle der Versicherten tretend, das Nöthige auszuführen verpflichtet sind. Die diesen Deputirten für ihre Bemühung für gemeinsames Interesse zukommende Provision, an der die Deputirten der Versicherer keinen Antheil haben, wird, wie bisher usanzmäßig gewesen, auch fernerhin vom Dispacheur unter Berücksichtigung des Kapitals von Schiff und Ladung und der gehabten Mühwaltung regulirt.

118. Ist ein Schiff gestrandet, oder hat Schiff oder Gut so schwere Havarie erlitten, daß zur Regulirung und Dispachirung derselben noch mehrere Zeit erforderlich ist, und kann nachgewiesen werden, wie hoch ungefähr der Verlust oder

Schaden sich belaufen werde, so darf der Versicherer sich nicht weigern, nach Ablauf von zwei Monaten, vom Tage der Andienung (§. 128), für so viel als bereits für verloren zu achten, und nach Verhältniß der versicherten Summe zu bezahlen sein würde, Einschuß auf künftige Abrechnung zu leisten, vorausgesetzt, daß dem Versicherer durch vorgelegte Verklarung oder sonstige Dokumente hinreichend erwiesen worden, daß der Schaden zu seiner Verantwortlichkeit nach den Bedingungen der Police sei.

Bei allen solchen und sonstigen Einschüssen ohne Ausnahme haftet der Versicherte unweigerlich dem Versicherer für die prompte Rückzahlung des nach der aufgemachten Dispache etwa zu viel Eingeschossenen.

Vierter Titel.

Vom Abandon in Havariefällen.

§. 119. Sind leicht verderbliche Güter in einem Schiffe geladen, welches gestrandet, oder aufgebracht und angehalten worden, schon verdorben, oder würden nachgehends so schlecht, daß sie die Kosten einer längeren Erhaltung und Weiterversendung nicht werth wären, und wird dieses durch Besichtigungs-Dokumente beeidigter oder verordneter Sachverständigen erwiesen, so wie auch dargethan, daß dieser Schaden überall zur Verantwortlichkeit des Versicherers sei, und der Versicherte könnte sich mit seinem Versicherer nicht einigen über den sofortigen Verkauf und Ersatz des erlittenen Schadens, so steht dem Versicherten frei, die Bezahlung des vollen Schadens gegen Anweisung und Cedirung der verdorbenen Waaren zu fordern.

Nur wie vorstehend oder nach §. 60 können Waaren aus dem Grunde, daß solche leicht verderblich sind, dem Versicherer abandonnirt werden.

§. 120. Wenn ein Schiff von dem Tage an, da es in See gegangen ist, die wie nachfolgend bestimmte Zeit ausbleibt, und überall keine Nachricht von der Fahrt desselben gekommen ist, so kann es als verschollen angesehen, und als ein solches vom Versicherer erklärt und dem Versicherer angedient werden. (§. 128.)

Von den einzuliefernden obrigkeitlichen Attesten über den Abgang des Schiffes, so wie über dessen Nichtankunft am Bestimmungsorte, muß Letzteres nach Ablauf nachstehend bestimmter Termine ausgestellt sein, und hat der Versicherte außer dem gehörigen Interesse-Beweise (— das Konnoissement muß indossirt werden —) den Abandon-Revers und, bei Kasko-Versicherungen, auch die an Eidesstatt zu gebende schriftliche Erklärung, wann ihm die letzte Nachricht vom Schiffe zugekommen, beizubringen. Zwei Monate nach geschehener Andienung ist der Versicherte berechtigt, den versicherten Gegenstand dem Versicherer zu abandonniren, und ist letzterer schuldig, den Schaden zum Vollen zu bezahlen. Kommt später solcher Gegenstand ganz oder theilweise noch wieder zu Tage, so ist der Versicherte verpflichtet, ihn für Rechnung des Versicherers zu reklamiren.

Die nach den verschiedenen Abgangs- und Bestimmungsorten bestimmte Zeit oder Termine sind:

- für europäische Reisen innerhalb der Ostsee und der Nordsee bis Bergen, und bis Gibraltar: 4 Monate;
- für andere europäische Reisen und jenseits Gibraltar, für Reisen nach und von Nordamerika und Westindien: 6 Monate;
- für Reisen nach und von der mexikanischen Küste und Brasilien: 8 Monate;
- für Reisen bis und von dem La Plata-Strome und dem Kap der guten Hoffnung: 9 Monate:
- für Reisen nach und von jenseits des Kap der guten Hoffnung und des Kap Horn: 14 Monate;
- Reisen von und nach anderen Plätzen im entsprechenden Verhältnisse.

§. 121. (A.- u. H.-O. Tit. XI. Art. 4.) In anderen Fällen steht dem Assekurirten nicht frei, ein versichertes Schiff oder Gut zu abandonniren, sondern es soll derselbe, jedoch auf der Assekuradeurs Gefahr und Kosten, allen Schaden abzuwenden, das Schiff und Gut zu konserviren, und dessen Bestes zu befördern nach Möglichkeit sich angelegen sein lassen.

Es darf jedoch der Versicherte für seine Mühwaltung eine Provision nicht berechnen.

Fünfter Titel.

Von aufgebrachten Schiffen, deren Ranzionirung und Reklam.

§. 122. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 1.) Würde ein Schiff von Kapern oder sonst andern genommen und aufgebracht, so soll der Assekurirte solches unverlangt seinen Assekuradeuren kund machen, und mit denselben, nach Maßgebung des 2. Art. vorhergehenden 14. Tit. (§. 113), dasjenige verabreden, was zu Befreiung

und Reklamirung des Schiffs und der Güter nöthig sein mögte, und sind die Assekuradeurs schuldig, die hierzu erforderten Kosten entweder sogleich oder nach und nach baar einzuschießen.

Diese Kosten werden vom Versicherer ersetzt, auch wenn sie weniger als 3 pCt. betragen.

§. 123. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 2.) Ein Schiffer, der Gelegenheit findet, sein genommenes oder aufgebrachtes Schiff und Gut wieder frei zu machen und zu ranzioniren, ist nicht allein hierzu befugt, sondern auch, wenn seiner Rheder und Befrachter Bestes dadurch befördert wird, solches zu thun schuldig und verbunden; und müssen die Assekuradeurs dasjenige, was der Schiffer solchergestalt gethan, ohne einige Widerrede genehm halten.

§. 124. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 3.) Wenn ein ranzionirtes Schiff, nach geschehener Lösung auf der Reise verunglückt oder wiedergenommen wird, so muß der Assekuradeur nicht allein den Schaden des gebliebenen und wiedergenommenen Schiffs und der Güter, sondern auch die Ranzionsgelder bezahlen.

§. 125. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 4.) Ein Schiffer, der sein Schiff wieder frei gemacht und gelöset, soll alsofort und bei der ersten Gelegenheit an den Assekurirten Nachricht davon geben, und dieser seinen Assekuradeurs ohne Verzug es gleichfalls wissen lassen, damit allenfalls zu rechter Zeit, zu etwa einiger Versicherung der Ranzionsgelder, Anstalt gemacht werden könne. — Jedoch ist der Versicherte gehalten, die Versicherung derselben, wie im §. 116 angegeben, zu suchen. — Hätte aber der Schiffer, nachdem er allen möglichsten Fleiß angewendet, keine Gelegenheit, von dem, was vorgefallen, sogleich Nachricht zu ertheilen, und das Schiff käme mittlerweilen zu Schaden oder verunglückte, so bleibt es bei der Verordnung des vorstehenden 3. Art.

§. 126. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 5.) Obwohl der Assekurirte in vorerwähnten Fällen ohne Mitwissen und Genehmhaltung seiner Assekuradeurs etwas zu thun oder vorzunehmen nicht befugt; so ist er jedoch, wenn die Assekuradeurs sich nicht zur Stelle befinden, schuldig und verbunden, den Reklam-Prozeß, wiewohl auf ihre Gefahr und Kosten, für sich allein zu führen, und ihr Bestes und Vortheil auf alle ersinnliche und mögliche Art und Weise zu beobachten, auch ihnen von allen unverweilte Nachricht zu geben.

§. 127. (A.- u. H.-O. Tit. XV. Art. 6.) Woferne der angestellte Reklam-Prozeß innerhalb 6 Monaten nicht zu Ende käme, oder wenig Hoffnung vorhanden wäre, denselben zu baldiger Endschaft zu bringen, unterdessen aber durch Verderbung der Waaren schon wirklich einiger Schade sich hervorthäte, so soll der Assekuradeur solchen schon vorhandenen Schaden der verdorbenen Güter, und die bereits aufgewandten Unkosten, auf Abrechnung, an den Assekurirten zu bezahlen schuldig sein.

Sechster Titel.

Andienung, Einforderung und Verjährung der Schäden und Havarien.

§. 128. Wenn ein Schaden oder Havarie entsteht, ein Schiff geblieben oder als eine unstreitige Prise aufgebracht ist, und die zuverlässige Nachricht eingegangen, daß Nichts von der Ladung geborgen oder keine Hoffnung zur Wiederfreigebung des Schiffes oder der Güter vorhanden sei, oder ein Schiff verschollen ist, so hat der Versicherte dem Versicherer solches schriftlich anzuzeigen (anzudienen). Der Versicherer ist verpflichtet, wenn es verlangt wird, den Empfang der Andienung zu bescheinigen, was aber in keiner Art als Beweis der Anerkennung des Schadens selbst dienen kann.

§. 129. Schaden oder Havarie, die der versicherte Gegenstand auf Reisen innerhalb Europa erleidet, muß binnen Jahresfrist, falls auf Reisen außerhalb Europa, in zwei Jahren vom Tage des geschehenen Unglücks zu rechnen, bei Verlust der Forderung dem Versicherer angedient werden.

§. 130. (A.- u. H.-O. Tit. XVII. Art. 2.) Fordert der Assekurirte, nach geschehener vorerwähnter Andeutung, in zehn Jahren den Schaden nicht ein und belangt den Assekuradeur nicht mit wirklicher gerichtlicher Klage, so ist nach Verfließung solcher Jahre dessen Forderung gänzlich erloschen, und der Assekuradeur oder dessen Erben weiter im geringsten nicht gehalten.

Siebenter Titel.

Vom Beweise des Interesse und des Schadens, so wie von der Bezahlung der Schäden und Havarien.

§. 131. (A.- u. H.-O. Tit. XIII. Art. 1.) Wer Schaden fordert, muß beweisen, daß er Schaden gelitten hat.

§. 132. Der Versicherer ist berechtigt, die Beibringung des Ordre-Briefes zu verlangen.

§. 133. Die gedruckte Klausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfalle nichts weiter als nur allein die Police zu produciren habe, entbindet den Versicherten nicht von dem Beweise des Schadens, der Verladung und des Interesse. Falls jedoch diese Klausel auch noch schriftlich beigefügt worden, so ist der Versicherte von dem Beweise der Verladung und Interesse befreit. — Ist in der Police ausdrücklich beliebt worden, das Konnoissement nicht zu produciren, so darf der Beweis der Verladung nicht gefordert werden.

§. 134. Aufgemachte Dispachen sind dem Versicherer im Original oder in vidimirter Kopie vorzulegen. Dispachen-Extrakte sind nur mit besonderer Genehmigung des Versicherers hinreichend.

§. 135. (A.- u. H.-O. Tit. XIII. Art. 3.) Wenn Schiffer, Steuerleute und Matrosen Kaufmannsgüter für ihre eigene Rechnung mit sich führen, und solche, ohne ein Konnoissement darüber ausgestellt zu haben, versichern lassen; so sollen dieselben bei entstehendem Schaden ihr Eigenthum an diesen Gütern, und daß sie solche wirklich in dem Schiffe gehabt, imgleichen wie viel davon verloren oder etwa geborgen, mit einem Eide zu bekräftigen schuldig sein.

§. 136. Zwei Monate nach geschehener Andienung, §. 128, ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zum Vollen zu bezahlen, jedoch daß der Schaden vorher mit allen nöthigen Dokumenten und Belegen erwiesen worden.

Die Versicherer leisten Verzicht auf die ihnen nach der Assekuranz- und Havarie-Ordnung v. J. 1731 im Tit. 11 Art. 2, im Tit. 16 und im Tit. 21 Art. 12 gegebne Befugniß von Abzügen bei Bezahlung von Schäden und Havarien, verflichten sich vielmehr, alle erwiesenen Schäden und Havarien zum Vollen reell und prompt zu bezahlen.

2. Nach vorstehendem Plane werden in den diesseitigen See- und Handelsplätzen die See-Versicherungen abgeschlossen und finden die landrechtlichen Bestimmungen nur subsidiarisch Anwendung.

Dreizehnte Abtheilung.

Vorschriften über Strandungsfälle u. Schiffbrüche.

I. Das Strandrecht war, in dem gehässigen Sinne des Wortes, schon durch die Konstitution Kaiser Friedrichs II. Auth. Navigia C. de furtis und die Carolina Art. 218 abgeschafft worden. Das A. L.-R. erwähnt dessen gleichfalls und enthält hierüber in Thl. 2 Tit. 15 §§. 80 bis 87 folgende Vorschriften:

Hafen- und Meeres-Ufer.

§. 80. Die Hafen- und Meeres-Ufer [1]), und was auf diese von der See angespült oder ausgeworfen wird, sind nach gemeinen Rechten ein Eigenthum des Staats.

§. 81. Jedoch begiebt sich derselbe des sogenannten Strandrechts, zum Besten der zur See Verunglückten.

---

1) a. Hinsichtlich der Frage: was unter Meeresufer zu begreifen sei? ist zu bemerken:

Das Römische Recht sagt im §. 3 Inst de rer. div.: „Est autem litus maris, quatenus hybernus fluctus maximus excurrit,“ in der l. 96 f. de verb. sign: „Litus est, quosque maximus fluctus a mari pervenit,“ und in der l. 112 f. ibid.: Litus publicum est extenus, qua maxime exaestuat.“ Das Litus ist hiernach kein Theil des am Meere befindlichen festen Landes (der Küste), sondern bloß der Strand, welcher bis zur Böschung der Küste nämlich so weit geht, als der Wasserstand zu reichen pflegt. Daß man bei der Redaktion des A. L.-R. mit dem Ausdruck „Meeresufer“ keinen andern Begriff, als den des Römischen Litus verbunden habe, ergiebt sich aus den Materialien zum A. L.-R. [Gesetzrevis. p. 249.]

b. Der Haffe, deren es an den Küsten der Ostsee mehrere und sehr bedeutende giebt, thut das A. L.-R. keiner Erwähnung. Daß dieselben dem Staate angehören, scheint keinem Bedenken zu unterliegen, da sie nur eine besondere Art der Meerbuchten sind, und also mit dem Strande, der sie umgiebt, in dem nämlichen Rechtsverhältniß stehen müssen.

§. 82. Jedes Orts Obrigkeit, und die zur Beobachtung des Strandes angesetzten Beamten, sind schuldig, dafür zu sorgen, daß gestrandete Sachen gerettet, erhalten, und den Eigenthümern zurückgegeben werden.

§. 83. Auch keine Privatperson darf solche gestrandete, von ihr gefundene Sachen sich anmaßen.

§. 84. [2]) Vielmehr sind dabei die von gefundenen Sachen im Ersten Theile Tit. 9 §. 19 sq. gegebenen Vorschriften anzuwenden.

§. 85. [3]) Die Eigenthümer der gestrandeten Sachen sind schuldig, außer den aufgelaufenen Kosten, ein billiges in den Strandungsordnungen jeder Provinz näher bestimmtes Bergelohn zu entrichten.

§. 86. [4]) Gestrandete Sachen, zu welchen kein Eigenthümer sich meldet, gehören dem Staate. (§. 80.)

§. 87. Gegen fremde Nationen, welche das Strandrecht noch ausüben, behält sich der Staat eben dieses Recht zur Schadloshaltung seiner verunglückten Unterthanen ausdrücklich vor.

II. Vorschriften über die Pflichten der Strandbewohner und das Verfahren der Behörden bei Strandungsfällen.

1. Publikandum des Staatsraths v. 31. Decbr. 1801 wegen der den Strandbewahnern in Westpreußen bei Strandungen der Schiffe, bei Bergung strand- und seetriftiger Güter obliegenden Pflichten.

Se. K. Maj. von Preußen 2c. 2c. Unser allergnädigster Herr, haben mißfällig wahrgenommen, daß die Verordn., welche von Zeit zu Zeit wegen des bei Strandungen, und bei Bergung Strand- und Seetriftiger Güter zu beobachtenden Verfahrens ergangen sind, von den Strandbewohnern in Preußen häufig außer Acht gelassen werden, und nicht selten die Mannschaft eines verunglückten Schiffes ihrer lieblosen Behandlung, so wie die Ladung ihren Räubereien ausgesetzt ist. Da der Grund hiervon zum Theil in der Unbekanntschaft der Strandbewohner mit den vorhandenen gesetzlichen Vorschriften zu suchen ist, so haben höchstgedachte Se. K. Maj. für nöthig erachtet, die diesen Gegenstand betr. Verordn. nebst den seit einiger Zeit eben-

---

2) K.-O. v. 13 März 1814 hebt die den §. 84 Thl. 2 Tit. 15 und §§. 31—42 Thl. 1 Tit. 9 Allg. L.-R. derogirende Bestimmung des Edikts v. 4 April 1743, betreffend die Zeit, nach deren Ablauf die auf der pommerschen Seeküste gestrandeten Sachen für erledigtes und verfallenes Gut erklärt werden können, auf und setzt die allegirten landrechtlichen Bestimmungen an deren Stelle. [Ges.-S. 1814 p. 28.]

3) a. Die K.-O. v. 26. Mai 1819 bestimmt, daß die in dieser Beziehung nach der K.-O. v. 23. Mai 1802 stattgefundene Theilnahme des Ministerii der ausw. Ang. auf die Fälle einzuschränken:
1. wenn die Provinzialbehörden über die Zulässigkeit einer aus dem Retorsionsrechte zu entnehmenden strandrechtlichen Quote zweifelhaft sind, und
2. wenn die gestrandeten Gegenstände fremdes Gut — oder Staatsgut — sind, oder einer bei Preußen accreditirten diplomatischen Person angehören. [Jahrb XIII. 249. Gräffs Samml. I. 253.

Dies bezieht sich insbesondere auf eine desfallsige Bestimmung der pommerschen Strandordnung v. 4. April 1743 §§ 2. 5, und auf Schweden, gegen welches nach dem Rescr. des Minist. der ausw. Ang. u. des Innern v. 30. April 1819 so viel Bergelohn oder strandrechtliche Quote erhoben wird, als schwedischer Seits nach den Sätzen des daselbst geltenden Regulativs für die Taucherei und die Bergungscompagnie v. 22. Dec. 1803 erhoben wird. Wenn jedoch die Bergungskosten (auch in den Fällen, wo in Schweden 10 Prozent erhoben werden) mehr betragen, müssen diesseits die sämmtlichen zu berechnenden Bergungskosten erhoben werden. [Ann. Bd. 3 p. 322.] Das Justiz-Min. hat sich in einem Rescr. v 25. Juni 1819 mit vorstehender Verfügung einverstanden erklärt. [Acta g. n. I. a. Abth. 5 Nr. 4 Gesetzrev. a. a. O. p 222.]

b. Wegen des Bergelohns bestimmt 1) die Pommersche Strandordnung v. 4. Sept. 1743 §. 3 und das Schwedisch-Pommersche Seerecht v. 15. Febr. 1805 Abschn. 5 Kap. 1 u. 3, daß das Bergelohn in jedem einzelnen Falle, mit Rücksicht auf die Größe der Mühewaltung und Gefahr, von der Behörde festgesetzt werden solle. 2) Das Ostpreuß. Provinzialrecht Zus. 229 §. 13 enthält eine gleichartige Vorschrift, macht aber dabei den wichtigen Zusatz, daß das Bergelohn niemals den dritten Theil des Werths der geborgenen Sachen übersteigen dürfen. 3) Das Publ. für Westpreußen v 31. Dez. 1801 §. 7 [Rabe Bd. 6 p. 701] stimmt hiermit überein, erhöht aber die Prämie auf die Hälfte des Werthes der geborgenen Sachen, wenn diese dem Fiskus als herrenloses Gut zugesprochen werden.

4) Besitzer von Gütern, die das Strandrecht in früheren Zeiten erworben haben, sind dasselbe auch noch jetzt in den Fällen auszuüben berechtigt, in welchen sich der Staat dasselbe vorbehalten hat. So erkannt per conformes von den Ober-Landes-Ger. zu Cöslin und Stettin und dem Geh. Ob.-Tribunal per sent v 15. Juni 1820, 8. Aug. 1822 u. 17. Juni 1824 [Simons Rechtssprüche Bd. 1 p. 294—300.]

In dem von dem K. Ober-Landes-Ger. unterm 12 Sept. 1783 erstatteten Berichte sind als solche Orte, welchen die Strandgerechtigkeit unstreitig zusteht, aufgeführt: die Güter Fritzow, Wussecken, Kleist, Nepiow, Lassehn, Wittenberg, Hoff, Funkenhagen, Borckenhagen, Schulzenhagen, Kaltenhagen, Poberow, Crolow, Schlackow, imgleichen des aufgelöseten Domkapitel Cammin so wie die Stadt Colberg. In Beziehung mehrerer anderer Städte und Güter blieb die Sache streitig.

§. 133. Die gedruckte Klausel der Police, daß der Versicherte im Schadensfalle nichts weiter als nur allein die Police zu produciren habe, entbindet den Versicherten nicht von dem Beweise des Schadens, der Verladung und des Interesse. Falls jedoch diese Klausel auch noch schriftlich beigefügt worden, so ist der Versicherte von dem Beweise der Verladung und Interesse befreit. — Ist in der Police ausdrücklich beliebt worden, das Konnoissement nicht zu produciren, so darf der Beweis der Verladung nicht gefordert werden.

§. 134. Aufgemachte Dispachen sind dem Versicherer im Original oder in vidimirter Kopie vorzulegen. Dispachen-Extrakte sind nur mit besonderer Genehmigung des Versicherers hinreichend.

§. 135. (A.- u. H.-O. Tit. XIII. Art. 3.) Wenn Schiffer, Steuerleute und Matrosen Kaufmannsgüter für ihre eigene Rechnung mit sich führen, und solche, ohne ein Konnoissement darüber ausgestellt zu haben, versichern lassen; so sollen dieselben bei entstehendem Schaden ihr Eigenthum an diesen Gütern, und daß sie solche wirklich in dem Schiffe gehabt, imgleichen wie viel davon verloren oder etwa geborgen, mit einem Eide zu bekräftigen schuldig sein.

§. 136. Zwei Monate nach geschehener Andienung, §. 128, ist der Versicherer verpflichtet, den Schaden zum Vollen zu bezahlen, jedoch daß der Schaden vorher mit allen nöthigen Dokumenten und Belegen erwiesen worden.

Die Versicherer leisten Verzicht auf die ihnen nach der Assekuranz- und Havarie-Ordnung v. J. 1731 im Tit. 11 Art. 2, im Tit. 16 und im Tit. 21 Art. 12 gegebne Befugniß von Abzügen bei Bezahlung von Schäden und Havarien, verflichten sich vielmehr, alle erwiesenen Schäden und Havarien zum Vollen reell und prompt zu bezahlen.

2. Nach vorstehendem Plane werden in den diesseitigen See- und Handelsplätzen die See-Versicherungen abgeschlossen und finden die landrechtlichen Bestimmungen nur subsidiarisch Anwendung.

Dreizehnte Abtheilung.

Vorschriften über Strandungsfälle u. Schiffbrüche.

I. Das Strandrecht war, in dem gehässigen Sinne des Wortes, schon durch die Konstitution Kaiser Friedrichs II. Auth. Navigia C. de furtis und die Carolina Art. 218 abgeschafft worden. Das A. L.-R. erwähnt dessen gleichfalls und enthält hierüber in Thl. 2 Tit. 15 §§. 80 bis 87 folgende Vorschriften:

Hafen- und Meeres-Ufer.

§. 80. Die Hafen- und Meeres-Ufer [1]), und was auf diese von der See angespült oder ausgeworfen wird, sind nach gemeinen Rechten ein Eigenthum des Staats.

§. 81. Jedoch begiebt sich derselbe des sogenannten Strandrechts, zum Besten der zur See Verunglückten.

---

1) a. Hinsichtlich der Frage: was unter Meeresufer zu begreifen sei? ist zu bemerken:

Das Römische Recht sagt im §. 3 Inst de rer. div.: „Est autem litus maris, quatenus hybernus fluctus maximus excurrit," in der l. 96 f. de verb. sign.: „Litus est, quosque maximus fluctus a mari pervenit," und in der l. 112 f. ibid.: Litus publicum est extenus, qua maxime exaestuat." Das Litus ist hiernach kein Theil des am Meere befindlichen festen Landes (der Küste), sondern bloß der Strand, welcher bis zur Böschung der Küste nämlich so weit geht, als der Wasserstand zu reichen pflegt. Daß man bei der Redaktion des A. L.-R. mit dem Ausdruck „Meeresufer" keinen andern Begriff, als den des Römischen Litus verbunden habe, ergiebt sich aus den Materialien zum A. L.-R. [Gesetzrevis. p. 249.]

b. Der Haffe, deren es an den Küsten der Ostsee mehrere und sehr bedeutende giebt, thut das A. L.-R. keiner Erwähnung. Daß dieselben dem Staate angehören, scheint keinem Bedenken zu unterliegen, da sie nur eine besondere Art der Meerbuchten sind, und also mit dem Strande, der sie umgiebt, in dem nämlichen Rechtsverhältniß stehen müssen.

§. 82. Jedes Orts Obrigkeit, und die zur Beobachtung des Strandes angesetzten Beamten, sind schuldig, dafür zu sorgen, daß gestrandete Sachen gerettet, erhalten, und den Eigenthümern zurückgegeben werden.

§. 83. Auch keine Privatperson darf solche gestrandete, von ihr gefundene Sachen sich anmaßen.

§. 84. [2]) Vielmehr sind dabei die von gefundenen Sachen im Ersten Theile Tit. 9 §. 19 sq. gegebenen Vorschriften anzuwenden.

§. 85. [3]) Die Eigenthümer der gestrandeten Sachen sind schuldig, außer den aufgelaufenen Kosten, ein billiges in den Strandungsordnungen jeder Provinz näher bestimmtes Bergelohn zu entrichten.

§. 86. [4]) Gestrandete Sachen, zu welchen kein Eigenthümer sich meldet, gehören dem Staate. (§. 80.)

§. 87. Gegen fremde Nationen, welche das Strandrecht noch ausüben, behält sich der Staat eben dieses Recht zur Schadloshaltung seiner verunglückten Unterthanen ausdrücklich vor.

II. Vorschriften über die Pflichten der Strandbewohner und das Verfahren der Behörden bei Strandungsfällen.

1. Publikandum des Staatsraths v. 31. Decbr. 1801 wegen der den Strandbewahnern in Westpreußen bei Strandungen der Schiffe, bei Bergung strand- und seetriftiger Güter obliegenden Pflichten.

Se. K. Maj. von Preußen 2c. 2c. Unser allergnädigster Herr, haben mißfällig wahrgenommen, daß die Verordn., welche von Zeit zu Zeit wegen des bei Strandungen, und bei Bergung Strand- und Seetriftiger Güter zu beobachtenden Verfahrens ergangen sind, von den Strandbewohnern in Preußen häufig außer Acht gelassen werden, und nicht selten die Mannschaft eines verunglückten Schiffes ihrer lieblosen Behandlung, so wie die Ladung ihren Räubereien ausgesetzt ist. Da der Grund hiervon zum Theil in der Unbekanntschaft der Strandbewohner mit den vorhandenen gesetzlichen Vorschriften zu suchen ist, so haben höchstgedachte Se. K. Maj. für nöthig erachtet, die diesen Gegenstand betr. Verordn. nebst den seit einiger Zeit eben-

---

2) K.-O. v. 13 März 1814 hebt die den §. 84 Thl. 2 Tit. 15 und §§. 31—42 Thl. 1 Tit. 9 Allg. L.-R. derogirende Bestimmung des Edikts v. 4 April 1743, betreffend die Zeit, nach deren Ablauf die auf der pommerschen Seeküste gestrandeten Sachen für erledigtes und verfallenes Gut erklärt werden können, auf und setzt die allegirten landrechtlichen Bestimmungen an deren Stelle. [Ges.-S. 1814 p. 28.]

3) a. Die K.-O. v. 26. Mai 1819 bestimmt, daß die in dieser Beziehung nach der K.-O. v. 23. Mai 1802 stattgefundene Theilnahme des Ministerii der ausw. Ang. auf die Fälle einzuschränken:
1. wenn die Provinzialbehörden über die Zulässigkeit einer aus dem Retorsionsrechte zu entnehmenden strandrechtlichen Quote zweifelhaft sind, und
2. wenn die gestrandeten Gegenstände fremdes Gut — oder Staatsgut — sind, oder einer bei Preußen accreditirten diplomatischen Person angehören. [Jahrb XIII. 249. Gräffs Samml. I. 253.

Dies bezieht sich insbesondere auf eine desfallsige Bestimmung der pommerschen Strandordnung v. 4. April 1743 §§ 2. 5, und auf Schweden, gegen welches nach dem Rescr. des Minist. der ausw. Ang. u. des Innern v. 30. April 1819 so viel Bergelohn oder strandrechtliche Quote erhoben wird, als schwedischer Seits nach den Sätzen des daselbst geltenden Regulativs für die Taucherei und die Bergungscompagnie v. 22. Dec. 1803 erhoben wird. Wenn jedoch die Bergungskosten (auch in den Fällen, wo in Schweden 10 Prozent erhoben werden) mehr betragen, müssen diesseits die sämmtlichen zu berechnenden Bergungskosten erhoben werden. [Ann. Bd. 3 p. 322.] Das Justiz-Min. hat sich in einem Rescr. v 25. Juni 1819 mit vorstehender Verfügung einverstanden erklärt. [Acta gen. I. a. Abth. 5 Nr. 4 Gesetzrev. a. a. O. p 222.]

b. Wegen des **Bergelohns** bestimmt 1) die Pommersche Strandordnung v. 4. Sept. 1743 §. 3 und das Schwedisch-Pommersche Seerecht v. 15. Febr. 1805 Abschn. 5 Kap. 1 u. 3, daß das Bergelohn in jedem einzelnen Falle, mit Rücksicht auf die Größe der Mühewaltung und Gefahr, von der Behörde festgesetzt werden solle. 2) Das Ostpreuß. Provinzialrecht Zus. 229 §. 13 enthält eine gleichartige Vorschrift, macht aber dabei den wichtigen Zusatz, daß das Bergelohn niemals den dritten Theil des Werths der geborgenen Sachen übersteigen dürfen. 3) Das Publ. für Westpreußen v 31. Dez. 1801 §. 7 [Rabe Bd. 6 p. 701] stimmt hiermit überein, erhöht aber die Prämie auf die Hälfte des Werthes der geborgenen Sachen, wenn diese dem Fiskus als herrenloses Gut zugesprochen werden.

4) Besitzer von Gütern, die das Strandrecht in früheren Zeiten erworben haben, sind dasselbe auch noch jetzt in den Fällen auszuüben berechtigt, in welchen sich der Staat dasselbe vorbehalten hat. So erkannt per conformes von den Ober-Landes-Ger. zu Cöslin und Stettin und dem Geh. Ob.-Tribunal per sent v 15. Juni 1820, 8. Aug. 1822 u. 17. Juni 1824 [Simons Rechtssprüche Bd. 1 p. 294—300.]

In dem von dem K. Ober-Landes-Ger. unterm 12 Sept. 1783 erstatteten Berichte sind als solche Orte, welchen die Strandgerechtigkeit unstreitig zusteht, aufgeführt: die Güter Fritzow, Wussecken, Kleist, Repiow, Lassehn, Wittenberg, Hoff, Funkenhagen, Borckenhagen, Schulzenhagen, Kaltenhagen, Poberow, Crolow, Schlackow, imgleichen des aufgelöseten Domkapitel Cammin so wie die Stadt Colberg. In Beziehung mehrerer anderer Städte und Güter blieb die Sache streitig.

falls öfters unbefolgt gebliebenen gesetzlichen Vorschriften, welche wegen des Einsammelns des Bernsteins ergangen sind, in einen kurzen Auszug zusammen fassen, und mit einigen, nach den veränderten Umständen nöthigem näheren Bestimmungen und Modifikationen nachstehendermaßen zu Jedermanns Belehrung und zur genauen Befolgung bekannt machen zu lassen.

Erster Abschnitt
von dem bei Strandungen, und bei Bergung strand- und seetriftiger Güter zu beobachtenden Verfahren.

§. 1. Jeder Strandbewohner ist schuldig, so viel in seinen Kräften steht, dazu beizutragen, daß die auf der See in Gefahr gerathenden Schiffe in Sicherheit gebracht, oder, wenn sie verunglücken, die darauf befindliche Mannschaft und Ladung gerettet, und die letztere den Eigenthümern zurückgegeben werde.

§ 2. Alles was die Gefahr vermehren, oder die Rettung erschweren kann, muß ein jeder sorgfältig vermeiden.

§. 3. Niemand darf außer den von der Obrigkeit etwa angeordneten Feuerbaaken, zur Nachtzeit auf den Höhen am Strande Feuer anzünden, bei ein- bis zehnjähriger Festungsstrafe und Ersetzung alles dadurch verursachten Schadens.

§. 4. Sobald ein Schiff in Gefahr kömmt, sind die Strandbewohner und der Lootsen-Kommandeur befugt, alle zur Hülfsleistung erforderliche Mannschaft und Boote, wo sie am nächsten zu haben sind, aufzufordern, und ein jeder, an den solche Aufforderung ergeht, ist schuldig, derselben schleunigst Folge zu leisten.

§. 5. Ein Schiffer, welcher die geforderte Hülfsleistung verweigert, wird mit Zehn Thaler Geldbuße, und nach Beschaffenheit der Umstände, noch härter bestraft. Schiffer aber und Bauern, welche sich nach geschehenem Aufruf zur Rettung, entweder gar nicht einfinden, oder die von den Strandbedienten oder Lootsen-Kommandeur erhaltenen Anweisungen nicht befolgen, haben verhältnißmäßige Gefängnißstrafe zu erwarten.

§. 6. Wenn jedoch die Strandbediente, der Lootsen-Kommandeur oder erfahrne Schiffer erklären, daß es ohne eigene Lebensgefahr nicht möglich sei, dem nothleidenden Schiffe zu Hülfe zu kommen, so kann niemand, der sich nicht freiwillig dazu entschließt, zur Hülfsleistung angehalten werden.

§. 7. Die Eigenthümer der gestrandeten Sachen sind schuldig, außer den aufgelaufenen Kosten, ein billiges Bergelohn zu entrichten, welches in Ermangelung eines gütlichen Uebereinkommens von dem Kommandeur und Admiralitäts-Kollegio, nach dem Gutachten der Strand-Inspektoren, des Lootsen-Kommandeurs, oder erfahrner Schiffer, mit Rücksicht auf die Größe der überstandenen Gefahr, festgesetzt wird, jedoch in keinem Fall höher, als auf den dritten Theil des Werths der geborgenen Sachen, außer der für die gebrauchten Boote und Geräthschaften besonders zu leistenden Vergütigung bestimmt werden kann. Wenn jedoch dergleichen gestrandete Sachen dem Fiskus als herrenloses Gut zufallen; so hat derjenige, welcher solches geborgen, oder doch gefunden und angezeigt hat, die Hälfte ihres Werths, nachdem zuvor die Kosten davon abgezogen, zu gewärtigen.

§. 8. Vor erfolgter Rettung darf niemand mit dem Schiffer, oder der Mannschaft des in Gefahr schwebenden Schiffes über das zu erhebende Bergelohn in Unterhandlung treten, vielmehr ist jedes dieserhalb im voraus geschlossene Abkommen unverbindlich.

§. 9. Wenn einem Schiffe, dessen Strandung unvermeidlich ist, auf irgend eine Art ein Zeichen gegeben worden, an welcher Stelle die Strandung mit der wenigsten Gefahr geschehen kann, so wird derjenige, welcher das Zeichen an einen gefährlichen Ort versetzt, nach Verhältniß der Bosheit, und des gestifteten Schadens, mit ein- bis zehnjähriger Festungsstrafe belegt.

§. 10. Eben diese Strafe trifft auch den, der nach geschener Aufforderung durch die Strandaufseher, Lootsen und andern Beamten, die ihm bekannten minder gefährlichen Strandungsplätze nicht anzeigt.

§. 11. Außer den Lootsen, Lizent- und Strandbedienten darf niemand ohne erhaltene Erlaubniß bei dem verunglückten Schiffe oder Gute sich finden lassen, widrigenfalls derselbe, wenn er auch einer unredlichen Absicht nicht überführt werden kann, mit körperlicher Züchtigung oder Gefängniß bis auf vier Wochen bestraft werden soll.

§. 12. Wer ohne erhaltene Erlaubniß, das verunglückte Schiff zu betreten, sich gewaltsam auf dasselbe drängt, soll mit geschärfter Züchtigung und Einsperrung in eine Besserungsanstalt bis auf drei Jahre belegt werden, wenngleich nicht erwiesen ist, daß er unredliche Absichten gehabt habe.

§. 13. Wer etwas von gestrandeten Sachen findet oder birgt, muß solches bei zehn und mehr Thaler Geld- oder verhältnißmäßiger Leibesstrafe, dem Eigenthümer, oder dem nächsten Strandbedienten, Domainen-Amte, Magistrate oder Dorf-Schulzen sofort anzeigen, auch, wenn es angeht, das Gefundene an dieselben sogleich abliefern, und hat dafür das oben (§. 7) bestimmte Bergelohn zu erwarten.

§. 14. Bei gleicher Strafe müssen auch die an den Strand getriebenen menschlichen Körper, ohne etwas von den Kleidern oder andern Habseligkeiten wegzunehmen, dem nächsten Strandbedienten oder der nächsten Obrigkeit angezeigt werden; zugleich aber muß derjenige, welcher dieselben wahrnimmt, ungesäumt die zur Rettung von Scheintodten vorgeschriebenen Mittel anwenden, insofern nicht die äußere Beschaffenheit des Leichnams klar zu erkennen giebt, daß dieselben ohne Erfolg sein würden.

§. 15. Wer gestrandetes Gut unterschlägt, oder auf irgend eine Weise dazu behülflich ist, wird als ein Dieb mit einer scharfen Züchtigung und zugleich mit Einsperrung in eine Besserungsanstalt auf eine den Umständen angemessene Zeit bestraft.

§. 16. Wer den Gestrandeten, um sie zu bestehlen, Gewalt zufügt, hat die Strafe eines Straßenräubers zu erwarten.

§. 17. Ein jeder, dem Sachen, die für gestrandetes Gut zu halten sind, zum Kauf oder Unterpfand angetragen werden, ist schuldig, sie anzuhalten, und dem nächsten Strand-Inspektor, oder der nächsten Obrigkeit zu überliefern. Wer wissentlich gestrandetes Gut, welches unterschlagen oder verheimlicht worden, kauft, oder zum Pfande annimmt, wird als ein Dieb bestraft.

§. 18. Hat außerdem jemand gestrandetes Gut zwar nicht wissentlich, aber doch mit Verabsäumung der gesetzlichen Vorsicht gekauft, oder zum Pfande genommen, so hat derselbe, nach Verhältniß der begangenen Nachlässigkeit, nachdrückliche Geld- oder Gefängnißstrafe zu leiden.

§. 19. Wer gestrandetes Gut, welches unterschlagen oder verheimlicht worden, herbeischafft, erhält den vierten Theil des Werths zur Belohnung.

Der zweite Abschnitt handelt von der Befugniß, Bernstein zu suchen und den bei dessen Auffindung zu beobachtenden Pflichten, und ist, als hier unwesentlich, nicht aufgenommen.

(NCC. T. XI. S. 1281 Nr. 3 des Nachtr. zum Jahrgang 180?. Rabe's Samml. Bd. 6 S. 701.)

Dazu:

a. Rescr. der K. Min. des Handels u. d. Polizei v. 26. Aug. 1818 an die K. Reg. zu Danzig betr. die den Strandbewohnern obliegende Hülfsleistung.

Was die vorgeschlagene Deklaration der Strandordnung v. 31. Dec. 1801 betrifft, so ist diese nach geschehener Berathung mit dem K. Min. d. Inn. nicht für nothwendig erachtet worden, weil nach §. 1 jenes Publik. jeder Strandbewohner schon schuldig ist, zur Rettung beizutragen, wozu auch die Verbindlichkeit gezählt werden kann, da wo es nöthig ist, mit den vorhandenen Pferden entferntere Hülfe herbeizuholen. Doch unentgeldlich ist dies nicht zu fordern, weil sowohl dem §. 7 des erwähnten Publik., als auch der Vorschrift des A. L. R. Th. II. Tit. 15 §. 85 gemäß, die Regel besteht, daß für die Hülfsleistung bei einer Strandung Vergeltung erfolgen muß, und die Klugheit zur Ausnahme von dieser Regel nicht rathet, indem auf den gezwungenen Dienst ohne Vergeltung in den meisten Fällen nicht zu rechnen ist. (A. II. 818—3, 97.)

b. Publikandum der K. Reg. zu Danzig v. 6. October 1818 wegen Befolgung der Strand-Ordnung.

Die Vorschriften der Strand-Ordnung für Westpreußen v. 31. Dec. 1801 werden von den Strand-Bewohnern nicht so genau beobachtet, als dieser wichtige Gegenstand es erfordert; wir nehmen daher Veranlassung, diese Vorschriften, insofern sie sich auf das Verhalten der Strand-Bewohner bei Unglücksfällen der Schiffe beziehen, durch nachstehenden Extrakt aus der erwähnten V. zur genauen Beachtung in Erinnerung zu bringen, und dabei zugleich Folgendes zu bemerken:

1) In allen Strandungs-Fällen ist zur Rettung des Schiffs, der Mannschaft und Ladung die schleunigste Hülfe erforderlich. Um diese auch von den benachbarten Ortschaften unverzüglich herbeizuholen, sind öfters reitende Boten nothwendig.
Da nach §. 1 der Strand-Ordnung den Strand-Bewohnern allgemein die Verpflichtung auferlegt ist, so viel es in ihren Kräften steht, zur Rettung bei-

zutragen, so liegt in dieser allgemeinen auch die besondere Verpflichtung zur Gestellung der reitenden Boten zu dem erwähnten Zwecke. Mit Recht kann sie daher von ihnen gefordert werden, und wir erwarten von sämmtlichen Strand-Bewohnern, daß sie auf Erfordern der K. Strand-Beamten und der resp. Dorfsschulzen dieser Verpflichtung um so bereitwilliger nachkommen werden, als sie dafür nach §. 7 des Extrakts eine Entschädigung zu erwarten haben.

2) Wegen der zu großen Ausdehnung des Westpreußischen Strandes ist es zweckmäßig befunden worden, ihn in 2 Theile
   a) den östlichen, von Weichselmünde bis Polsk auf der Nehrung, und
   b) den westlichen Strand von Neufahrwasser bis an die Pommersche Grenze,
abzutheilen.

Jedem dieser Theile wird ein besonderer Strand-Inspektor vorgesetzt werden, deren Ernennungen zu seiner Zeit öffentlich bekannt gemacht werden sollen.

Diesen Strand-Inspektoren wird die specielle Aufsicht und unmittelbare Leitung der Rettungs-Anstalten übertragen, weshalb denn auch ihren, in dieser Hinsicht zu treffenden Anordnungen pünktliche Folge geleistet werden muß.

(A. II. 1110—4, 81.)

2. Strandungs-Ordnung für das Königreich Preußen vom 10. November 1728.

Das I. Kapitel.
Von den Pflichten der Strand-Bedienten insgemein.

§. 1. Wegen des Strand-Verwalters, ingleichen wegen der Strand-Reiter, Kammer-Knechte, Fischer und Strandbauern, item derselben Söhne und Knechte, wie auch wegen der übrigen in den Bernstein- und Fischer-Ordnungen begriffenen Bedienten, soll es, was den Bernstein, die Fischerei und dergleichen betrifft, bei den bereits emanirten Verordnungen, als der Bernstein-Ordnung de anno 1693 und Haff- und Fischer-Ordnung de anno 1640 überall sein Bewenden haben.

§. 2. In den Fällen aber, so sich auf dem Königl. Strande bei Verunglückung, Strandung und Rettung der Schiffe, Menschen und Güter ereignen, sollen obbemeldete Strand-Bediente gemäß ihren obliegenden Eides-Pflichten gleich den Zoll- und Licent-Bedienten und sonst jedermänniglich sich lediglich nach Vorschrift gegenwärtiger Strandungs-Ordnung verhalten, und alles derselben zuwider laufendes, so viel an ihnen, zu verhüten suchen, auch dasselbe behörenden Orts gebührend anzeigen.

§. 3. Dannenhero sollen nur in erwähnten Fällen der Strandung die Strand-Reiter und Kammer-Knechte, ingleichen die Strand-Bauern und dergleichen am Strande wohnende Leute den Königl. Licent-Inspektoren zu Pillau und Memel allen gebührenden Gehorsam und Beihülfe zu leisten schuldig sein. Gestalt dann denselben nebst dem Strand-Inspektor zu Palmnicken die pflichtmäßige Aufsicht auf die Strandungs-Sachen hiermit dergestalt aufgetragen und anbefohlen wird, daß dem Pillauschen Licent-Inspektor auf dem Königl. Strande von der Danziger Nehrung an, bis Lochstet, dem Strand-Inspektor zu Palmnicken von Lochstet bis Rossitten, und dem Memelschen Licent-Inspektor von Rossitten bis an die Churländische Grenze die speciale Anordnung obliegen soll.

§. 4. Da bei der Strandung oder Bergung zwischen den Interessenten der verunglückten Schiffe oder Waaren und den Leuten, so zur Salvirung gebraucht werden, einiger Zweifel und Streit entstände, soll selbiger von obbesagten Licent- und Strand-Inspektoren sofort ohne einige Weitläuftigkeit zur Stelle pflicht- und billiggemäß abgethan werden.

Wäre die Sache aber dergestalt beschaffen, daß sie Aufschub leiden, und nicht bequemlich an dem Ort der Strandung abgemacht werden könnte, soll selbige auf der Licent-Kammer zu Pillau oder Memel als in erster Instanz und zwar nach dem Unterschied der oben determinirten Distrikte mit Zuziehung einiger erfahrnen Kauf- und Schiffs-Leuten de simplici & plano untersucht, und so viel möglich in der Güte entschieden werden.

§. 5. Sollte sich hingegen finden, daß die uneinigen Parte gütlich nicht auseinander gesetzt, und aller Prozeß vermieden werden könnte, so sollen dennoch hierbei alle sonst gewöhnlichen Weitläuftigkeiten der Rechtsgänge äußerst vermieden, und höchstens keine mehrere Formalitäten verstattet werden, als diejenigen, so in dem letzten Kapitel des neuen Königl. See-Rechts vom Prozeß festgesetzt und verordnet

worden. Wie denn auch diese Licent-Kammern nur allein die geringeren Streitigkeiten, so nicht über 20 Rthlr. importiren, bei entstehender gütlicher Beilegung definitiv abzumachen befugt sein sollen.

§. 6. Was aber die Sachen von mehrerer Wichtigkeit betrifft, davon sollen dieselbe nach gehaltener genugsamen Untersuchung den darüber abgefaßten Rezeß mittelst einem umständlichen Bericht von der ganzen Sache Beschaffenheit dem Licent-Kollegio in Königsberg zur endlichen Entscheidung einsenden. Welchen dann insonderheit die Konsignation von den bei der Salvirung vorgekommenen Unkosten, als Bergegeld, Fuhrlohn, Diäten und dergleichen beizufügen, und darüber des Licent-Kollegii Verfügung zu erwarten ist.

Das II. Kapitel.

Was für Präkautionen gegen die Strandungs-Gefahr zu beobachten.

§. 1. Auf den beiden Häfen Pillau und Memel sollen die Schiffs-Baaken den ankommenden Schiffen zur Nachricht jederzeit in behörigem guten Stande erhalten, und insonderheit zu Pillau von dem Lootsen-Kommandeur, und zu Memel von dem Ober-Lootsen mit äußerstem Fleiß dahin gesehen werden, daß solche nach Beschaffenheit des Fahrwassers richtig gesetzt, auch sonst nichts dabei verabsäumt werde. Auch soll allezeit wenigstens eine Baaken-Stange in Vorrath gehalten werden, damit man sich derselben im Fall der Noth, wenn die aufgerichteten Baaken etwa zerbrechen möchten, sofort bedienen könne.

§. 2. Weil auch am Strande zu Brüsterort zum Dienst und Zeichen der Schiffe zwei Feuer-Baaken angerichtet worden, so sollen dieselben des Nachts vom 1. September bis ultimo April mit einem hellbrennenden und dauerhaften Feuer unterhalten werden, und darauf nicht allein von den dazu bestimmten Wächtern bei Vermeidung harter Leibesstrafe, mit äußerster Sorgfalt Acht gegeben werden, damit die Feuer in der gesetzten Zeit nicht dunkel brennen, oder gar verlöschen mögen; sondern es soll auch der Licent-Inspektor zu Pillau insbesondere pflichtmäßig dahin sehen, daß diese Wächter ihre Schuldigkeit genügend beobachten, auch die Feuer-Materialien zeitig dahin geschafft, und zu dem bestimmten Behuf behörig angewendet werden, auch sonst überall nichts hierbei ermangeln möge.

§. 3. Außer besagten Feuer-Baaken soll Niemand, er sei einheimisch oder ausländisch, zur Verleitung der Seefahrenden am Strande, auf den dabei liegenden Höhen einiges Feuer anzünden, bei ohnausbleiblicher harter Leibes- und Lebensstrafe, auch Ersetzung alles verursachten Schadens, so viel das Vermögen des Schuldigen zureichend ist.

§. 4. Auf den Häfen sollen den einkommenden Schiffern zur Nachricht des Sommers die See-Tonnen, und des Winters die Bollen im Tief behörig ausgelegt, und von den zur Pilotage bestellten Bedienten jederzeit mit äußerster Sorgfalt darauf Acht gegeben werden, daß dieselben allemal an den rechten Orten gesenkt, und sobald sie etwa durch den Sturm oder andern Zufall verrückt worden, wiederum an die behörigen Stellen gebracht, auch sonst überall in gutem Stande gehalten werden mögen.

Würde aber ein Schiffer oder Fischer dergleichen Marken des Tiefs vorsätzlich verschleppen, so soll er nach Bewandtniß der Umstände mit einer unausbleiblichen Strafe von 100 bis 200 Rthlr. belegt und dazu nachdrücklich angehalten werden, solche Marken wieder an den rechten Ort zu bringen.

§. 5. Die Piloten sollen auf dem Lootsen-Thurm oder der Kieck-Baake die ihnen obliegende Wache nach ihrer Ordnung fleißig und richtig halten, und sobald sie ein Schiff in der See vermerken, so einlaufen will, oder in Gefahr ist, solches dem Lootsen-Kommandeur oder Ober-Piloten sofort melden, auch sich nach desselben Ordre ohne Widersetzlich- oder Saumseligkeit bei schwerer Leibesstrafe und Kassation dem Befinden nach durchgehends verhalten.

§. 6. Der Lootsen-Kommandeur und Ober-Lootse sollen beständig auf ihren Posten zugegen sein, und ohne erhaltene Erlaubniß der Licent-Kammer bei Fünf Rthlr. Strafe nicht verreisen, die zur Pilotage gehörigen Fahrzeuge und andere nöthige Sachen allemal in guter Bereitschaft halten, mithin die sichere Ein- und Ausbringung der Schiffe sich höchstens angelegen sein lassen, über alle die Schifffahrt betreffende Vorfälle ein richtiges Journal führen, auch sonst durchgehends sich ihrer habenden besonderen Instruktionen und Eides-Pflichten gemäß verhalten.

§. 7. Kein Schiffer, er sei einheimisch oder ausländisch, soll sich bei Strafe Eines Rthlr. von jeder zehnten Last, nach des Schiffes Größe, unterstehen, ohne

einen ihm zugeordneten Lootsen die Königl. Häfen ein- oder auszusegeln, es wäre denn im höchsten Nothfall und sonderlich wenn die Lootsen unmöglich in See hinaus kommen können, welchenfalls dieselben jedoch den aus Noth einlaufenden Schiffen gewöhnlichermaßen mit den Baaken und Flaggen nach äußerstem Vermögen zu Hülfe kommen, und dadurch den zu haltenden Kours anzeigen müssen.

§. 8. Sobald der Pilot das einzubringende Schiff betritt, muß derselbe bei Verlust einer monatlichen Besoldung den Schiffer, wie tief dasselbe gehe, auch ob es einen hangenden oder geraden Kiel habe, genau befragen, die Antwort aber sogleich selbst anzeichnen, auch bei entstehendem Verdacht, solche zu seiner Entschuldigung sich schriftlich von dem Schiffer geben lassen, und dabei denselben verwarnen, hierin bei Zwei Rthlr. Strafe von jeder 10. Last der Schiffs-Größe, allen Betrug zu vermeiden.

§. 9. Würde der Pilot befinden, daß das Schiff so tief ginge, daß es ohne Leichtung nicht sicher eingebracht werden möchte; so soll er dasselbe, ob es gleich der Schiffer auf seine Gefahr verlangen würde, einzubringen sich nicht unterstehen, sondern so lange auf der Rhede vor Anker liegen lassen, bis es aus dem Hafen mit Bording oder Leichtern versehen worden.

§. 10. Wenn das Schiff in vorstehendem oder anderm Vorfall auf der Rhede sich vor Anker legen muß, ist der Pilot verbunden, ihm die nächste bequeme Ankerstelle anzuweisen, auch von dem Schiff nicht eher als bis es eingebracht abzugeben; jedoch muß ihm der Schiffer für jede Nacht, so er darauf bleiben müßte, insbesondere einen halben Rthlr. nebst der gewöhnlichen Schiffskost reichen.

§. 11. Ingleichen ist der Pilot gehalten, die vor Anker liegenden Schiffer zu erinnern, daß sie zur Verhütung aller Gefahr und Schadens anderer Schiffe ihre ausgeworfenen Anker gehörig deboyen, auch bei dunkler Nacht brennende Laternen aushängen sollen, wie denn auch alle und jede auf der Rhede liegende Schiffer solches bei Erstattung des dadurch verursachten Schadens gemäß den See-Rechten ohnedem zu beobachten schuldig sind.

§. 12. So lange der Pilot auf dem Schiff ist, muß derselbe über das Ruder und die Segel allein das Kommando führen, sich aber dabei so fleißig und vorsichtig verhalten, daß durch sein Verschulden das Schiff nicht in Gefahr und Schaden gerathe, bei unausbleiblicher Leibesstrafe und Ersetzung alles verursachten Schadens, so viel er vermag.

§. 13. Damit nun das Ein- und Ausbringen der Schiffe so viel sicherer geschehe, sollen die Piloten, insonderheit der Kommandeur und Ober-Lootse auf das Tief und dessen Veränderung sorgfältig Acht geben, und zu dem Ende dasselbe, so oft es immer möglich, insonderheit nach jedem Sturm, akkurat peilen, und die eigentliche Tiefe jedesmal anzeichnen, auch Jedermann, dem daran gelegen, insonderheit den Licent-Inspektoren davon gehörige Nachricht geben. Wie sie denn auch dahin zu sehen haben, daß das Fahrwasser durch Auswerfung des Ballastes auf keinerlei Weise verdorben oder behindert werde.

§. 14. Wenn Jemand, er sei wer er wolle, im Fahrwasser oder auf der Rhede einiges Wrack, verlornes Anker oder andere dergleichen für die Schiffahrt gefährliche und behinderliche Dinge bemerkt, soll er, wenn es möglich, ein Zeichen dabei setzen, auch es bei ohnfehlbarer Strafe der nächsten Licent-Kammer anzeigen, welche sodann die Verfügung zu machen gehalten sein soll, daß solche, der Fahrt schädliche Dinge von den Piloten, auch nach Erforderung der Umstände von den Bötern, Strand-Bauern und andern mit dazu tüchtigen Fahrzeugen versehenen Leuten ohne Verzug geräumt und heraus geholt werden mögen. Wofür die ausgebrachten Anker oder andere Sachen denjenigen, so die Arbeit mit ihren eigenen Gefäßen und Geräthschaft gethan, sofort verfallen sein sollen. Maßen die in dem neuen Königl. See-Recht desfalls befindliche Disposition Kap. IX. Art. 17 nur allein von den Wracken, Ankern ꝛc., so nicht im Tief oder Fahrwasser, sondern auf dem vom Hafen abgelegenen Strande gefunden worden, zu verstehen ist.

§. 15. Am Strande sollen die Strand-Reiter und Kammer-Knechte sich bei aller Gelegenheit des Strandes so viel möglich erkundigen, die gefährlichsten Orte wohl anmerken, auch insonderheit bei stürmischem Wetter den ihnen angewiesenen Distrikt fleißig bereiten, und da sie einige in Gefahr seiende Schiffe bemerken, alles mögliche thun, um sie von der Strandung oder wenigstens von gefährlichsten Orten abzuhalten, mithin bei Zeiten alles zu veranstalten, was zur Rettung der periklitirenden Schiffe, Menschen und Güter vonnöthen und möglich ist

Das III. Kapitel.

Wie man sich bei ereignender Strandungs-Gefahr zu verhalten.

§. 1. Würde bei Pillau oder Memel ein Schiff in Gefahr zu stranden, oder sonst zu verunglücken gerathen, muß der Lootsen-Kommandeur oder Ober-Lootse sogleich nach erhaltener Nachricht die unter ihm stehenden Lootsen mit erforderlichem Nachdruck austreiben, und selbige nebst den nöthigen Böten und anderer Geräthschaft dem nothleidenden Schiffe zur Hülfe und Rettung entgegen schicken.

§. 2. Sollten aber die Lootsen vorgeben, daß es unmöglich wäre auszugehen, und an das periklitirende Schiff zu kommen, ist der Lootsen-Kommandeur oder Ober-Lootse schuldig, nach genommener reifer Ueberlegung und befundener Möglichkeit selbst mit ihnen hinaus zu gehen, und alles Mensch-mögliche zur Salvirung des Schiffes vorzukehren.

Würde nun ein oder der andere Pilot sich dennoch hierbei seiner Schuldigkeit entziehen und zurück bleiben, soll er wegen solcher Widerspenstigkeit das erstemal mit Verlust eines vierteljährlichen Gehalts (so unter die übrigen mitgehenden Lootsen zu vertheilen), das zweitemal aber mit unausbleiblicher Entsetzung seines Dienstes bestraft werden.

§. 3. Im Fall aber der Lootsen-Kommandeur oder Ober-Pilot es für impraktikabel halten würde, an das Schiff zu gelangen, ist er schuldig, solches dem Licent-Inspektor ungesäumt anzuzeigen, welcher sodann einige der vorhandenen erfahrensten Schiffer darüber vernehmen soll, und wenn diese das Herauskommen für möglich halten, auch einer oder der andere selbst mit auszugehen mit übernehmen würde, soll der Lootsen-Kommandeur oder Ober-Lootse nebst den Piloten schlechterdings bei Strafe der Kassation verbunden sein, nebst jenen auszugehen, und alles mögliche zur Salvirung des nothleidenden Schiffes zu versuchen.

§. 4. Sollten aber nur erwähnte Seeleute sämmtlich das Herausgehen für unmöglich halten, oder auch sonst die offenbare Unmöglichkeit vor Augen sein, so hat man dennoch zu versuchen, ob nicht einige andere Seefahrende oder Fischer auf ihre Gefahr mit ihren eigenen Gefäßen sich unterstehen und wagen wollten, gegen Versprechung einer billigen Belohnung dem nothleidenden Schiff zur Hülfe entgegen zu gehen, welches Versprechen dann bei erfolgender glücklicher Rettung von dem geholfenen Schiffer ohne alle Einwendung erfüllt werden muß. Jedoch ist dieses nur allein von ungezwungenen Versprechungen zu verstehen, keinesweges aber dahin zu ziehen, wenn einige von den zu Hülfe kommenden Leuten den Nothleidenden unter der Bedingung, sie zu verlassen, etwa ganz übermäßige unbillige Konditionen abdringen oder erpressen würden, als welche nichtig und unverbindlich sein sollen.

§. 5. Wenn die Piloten zu der erforderten Hülfe des nothleidenden Schiffes entweder nicht genugsame Gefäße und andere Geräthschaft hätten, oder auch der zur Königl. Pilotage gehörenden Fahrzeuge wegen ein oder andern Umstandes nicht so geschwinde habhaft werden könnten, so soll der Lootsen-Kommandeur oder Ober-Lootse vollkommene Macht haben, die nächsten und bequemsten Böte der im Hafen liegenden Schiffe, nebst der von ihnen nöthig erachteten Geräth- und Mannschaft, so viel sie davon entbehren können, auch wider Willen der Schiffer, doch gegen versprochene billige Bezahlung, zu nehmen, und zu obigem Behuf zu emploiren. Und sollen die hierin sich widersetzenden Schiffer in 10 Rthlr., auch dem Befinden nach in größere Strafe verfallen sein.

§. 6. Wenn der Eigenthümer, Schiffer oder Steuermann des periklitirenden oder verunglückten Schiffes selbst zugegen, und die Bergung mit seinem eigenen Schiffsvolk oder andern Leuten verrichten wollte, soll ihm solches frei stehen, und Niemand darin behinderlich, sondern vielmehr Jedermann der Königl. Unterthanen so viel möglich mit Rath und That beförderlich sein, es sei wo es wolle, bei den Häfen oder am Strande.

§. 7. Wäre aber der Eigner oder Schiffer nicht zugegen, oder es wollte auch derselbe sich der Bergung selbst nicht annehmen, oder verzögerte dieselbe muthwilliger Weise, so müssen diejenigen, denen die Salvirung obliegt, oder anbefohlen, äußersten Fleißes trachten, vor allen Dingen die Menschen, und sodann Schiff und Gut, oder wenigstens das letztere zu retten, und in Sicherheit zu bringen. Der Schiffer aber, so die Bergung muthwilliger Weise verzögert hat, ist nach rechtlichem Erkenntniß sowohl zur Erstattung des einem Dritten dadurch veranlaßten Schadens anzuhalten, als auch wegen seines üblen Verfahrens gebührend zu bestrafen.

§. 8. Auf dem Königl. Strande sollen die Strand-Reiter, sobald sie bemerken, daß ein Schiff in wirklicher Gefahr der Strandung sich befindet, oder gar bereits gestrandet ist, hiervon denjenigen Licent- und Strand-Inspektoren, welchen besage obigen §. 3 Kap. I. die Inspektion des Strandungswesens aufgetragen ist, ohne einige Versäumniß gehörige Nachricht geben, immittelst aber nichts unterlassen, was dem nothleidenden Schiffer zur Hülfe oder Rettung dienen kann.

§. 9. Zu dem Ende soll der Strand-Reiter zuvörderst die unter seinem Beritt wohnenden Fischer und Strand-Bauern austreiben, damit sie mit so viel Böten und Geräthe als nöthig und möglich aufzubringen, dem strandenden Schiffe zueilen, und mit möglichster Hülfe beistehen mögen. Wären aber unter desselben Strand-Reiters Distrikt nicht genugsam tüchtige Leute, Böte oder andere Nothwendigkeiten vorhanden, soll der nächste angelegene Strand-Reiter auf Erfordern ihm mit so viel Mannschaft, Gefäße und Geräthe beizuspringen, und mit gesammter Hand die Bergung zu befördern gehalten sein. Und sollen hierin die ausgetriebenen Fischer und Strand-Bauern sich in keinem Dinge dem Strand-Reiter widersetzen, sondern bei unausbleiblicher harter Leibesstrafe demselben gebührenden Gehorsam leisten.

§. 10. Sobald der Licent- oder Strand-Inspektor die Nachricht von der Strandung erhalten, soll er sich fördersamst nach dem Ort hinbegeben, auch wo möglich ein Paar Piloten mitnehmen, und alle gehörige Anstalt zur Salvirung besorgen. Wobei dann die Strand-Reiter sowohl als die übrigen zur Rettung verbundenen Strand-Leute, sich nach des Inspektors Befehl und Anordnung genau zu verhalten schuldig sein.

§. 11. Wenn die Strandung unvermeidlich ist, sollen entweder die vorhandenen Piloten, oder in deren Abwesenheit Jemand der tüchtigsten Strand-Leute, wo möglich an das nothleidende Schiff fahren, und demselben alle erforderliche Nachricht von des Strandes Beschaffenheit geben. Wäre solches aber nicht praktikabel, so muß der Licent- oder Strand-Inspektor, oder in deren Abwesenheit der Strand-Reiter, wenigstens veranstalten, daß auf dem Strande eine Stange mit einem weißen Tuch ausgesteckt, des Nachts aber unten am Ufer des Strandes Feuer angesteckt, und hierdurch dem periklitirenden Schiffer ein Zeichen gegeben werde, an welcher Stelle eigentlich die Strandung mit der wenigsten Gefahr geschehen könne. Würde aber Jemand aus gottlosen Absichten sich unterstehen, dergleichen Zeichen vorsätzlich an die gefährlichste Stelle des Strandes auszusetzen, und hingegen die sicheren Plätze zu verhehlen, soll er deshalb mit schwerer Leibesstrafe angesehen werden.

§. 12. Außer den Strand-Bedienten, Piloten und andern zur Bergung von ihnen verordneten Leuten, soll sich Niemand, er sei wer er wolle, bei dem verunglückten Schiff oder Gut am Strande finden lassen, bei Vermeidung harter Ahndung nach befundenen Umständen. Zu dem Ende sollen die Strand-Inspektoren oder in ihrer Abwesenheit die Strand-Reiter mit ihren unterhabenden vereideten Leuten den Ort, wo das Schiff liegt, besetzt halten, und Niemanden, als die Bergenden und Interessenten des gestrandeten Schiffes hinzulassen. Sollte sich Jemand unterstehen, ohne Erlaubniß oder gar mit Gewalt auf das Schiff zu kommen, der mag mit Gewalt zurück getrieben, und als Räuber angesehen werden.

Das IV. Kapitel.

Was nach geschehener Strandung zu beobachten.

§. 1. Nach geschehener Strandung sind die dabei sich befindenden mehrermeldeten Inspektoren schuldig, die Veranstaltung dergestalt einzurichten, daß die geladenen Waaren oder Güter und Geräthschaften des Schiffes, auch alles übrige, so viel möglich, in guter Ordnung geborgen, und zu sicherer Verwahrung gebracht, auch nichts davon entwandt oder verpartieret werde.

§. 2. Alles geborgene Gut und was sonst gerettet oder angetrieben wird, soll, sobald es an Land kömmt, von dem Strand-Reiter fleißig und umständlich, insonderheit mit Bemerkung der Zeit, Marke, Emballage und anderer Umstände aufgezeichnet werden, und zwar so viel es sein kann, in Gegenwart des Schiffers, oder wen derselbe dazu bestellen würde. Zu dem Ende sollen die Strand-Reiter jederzeit ein Buch mit einem Bleistift bei sich führen; die zur Bergung verordneten Leute aber alles und jedes, so sie an Land bringen, von Stück zu Stück sogleich dem Strand-Reiter anzeigen, und bei schwerer Geld- oder Leibesstrafe nichts verhehlen.

§. 3. Zur Verhütung alles Unterschleifs soll sich Niemand von den Fischern oder andern Strand-Leuten unterstehen, ohne Vorwissen des Schiffers oder Strand-Bedienten des Nachts an das gestrandete Schiff zu fahren, weniger etwas daraus unter dem Vorwand der Bergung abzuholen: wer dawider handelt, soll als ein Dieb bestraft werden.

§. 4. Sollte der Schiffer nicht selbst gegenwärtig oder im Stande sein anzuordnen, was zuerst oder zuletzt geborgen werden solle, so müssen die Strand-Bediente und bergende Leute dahin sehen, daß so viel möglich die kostbarsten und dem Verderben zum meisten unterworfenen Waaren, zuerst in Sicherheit gebracht, folglich die übrigen Güter nebst der Schiffsgeräthschaft, auch Masten, Ruder und Kiel gerettet, nichts ohne Noth zerhauen oder zerschlagen, sondern alles, so viel es sich thun läßt, unbeschädigt und in gutem Stande zu Lande gebracht werde. Insonderheit muß von den etwa vorhandenen Schiffs-Dokumenten, Briefen oder Schriften, nichts zerrissen, oder verworfen, sondern alles sorgfältig in Acht genommen, und den Licent-Kammern eingeliefert werden.

§. 5. Sofern die geborgenen Waaren vom Strande nicht sogleich nach Königsberg, Pillau oder Memel gebracht werden möchten, soll zu derselben sichern Niederlegung und Bewahrung von den gegenwärtigen Strand- und Licent-Bedienten das nächste bequeme Haus angewiesen, und darin der nöthige Raum billig mäßig bedungen, auch folglich die Güter daselbst bis zur Abführung mit gehöriger Vorsicht aufbehalten werden. Ueber die niedergelegten Stücke soll der Einwohner des Hauses entweder selbst eine Spezifikation von sich geben, oder wenigstens die ihm vorzulegende Konsignation des Strand-Reiters unterzeichnen, und hiernach alle Stücke richtig abliefern, auch für allen bei ihm daran geschehenen erweislichen Schaden haften.

§. 6. Die naß gewordenen Güter, so dadurch leicht gänzlich verderben können, sollen sobald möglich und vor andern unter Dach gebracht und getrocknet werden. Doch müssen dieselben, wenn sie in Packen, Ballen, Fässern, Kasten rc. befindlich sind, von Niemand andern als von den gegenwärtigen Licent- oder Strand-Bedienten geöffnet, und dabei alle ersinnliche Präkaution gebraucht werden, daß bei der Auspackung nichts von Händen komme; zu dem Ende der Strand-Reiter alles Stück vor Stück auf seine Konsignation notiren, und insonderheit dahin sehen muß, daß die Fässer, Kasten und andere Emballage so viel möglich menagirt, und die Marken und die Zeichen nicht verlöscht oder unkenntlich gemacht werden mögen. Würde Jemand dieses vorsätzlich thun, der soll als ein Dieb angesehen, und zu Ersetzung des verursachten Schadens gehalten sein.

§. 7. Wenn in vorerwähnten oder andern Fällen Verdacht entstände, daß von gestrandeten oder angetriebenen Gütern etwas unterschlagen worden; so müssen die Inspektoren in den Dörfern, worauf der Verdacht fällt, unvermerkte Erkundigung einziehen, und fleißige Haussuchung anstellen. Würde nun hierbei etwas Entwandtes gefunden, so soll der vierte Theil davon demjenigen, der die Untersuchung gehalten, zugesprochen werden. Wie denn auch durchgehends derjenige, so etwas Gestohlenes oder Verborgenes entdecken und angeben wird, sothanen vierten Theil zu genießen haben, auch dieser letztere mit der verdienten Strafe verschont werden soll.

§. 8. Derjenige aber, so überführt und betroffen wird, daß er einiges gestrandetes Gut, es bestehe worin es wolle, bei Seite gebracht und unterschlagen, oder wohl gar sich an der Person oder dem Leben der verunglückten Leute vergriffen hätte, der soll nach aller Strenge des Rechtens im ersten Fall als ein Dieb, im andern Fall aber als ein Straßen-Räuber dem nächsten Gericht übergeben, und nach formirtem Inquisitions-Prozeß an Gut, auch Leib und Leben, nach Bewandtniß der Umstände, gestraft werden.

§. 9. Und damit alle Dieberei so viel mehr verhütet werde, soll Niemand, der etwas von gestrandeten Sachen findet oder berget, befugt sein, selbiges ohne des Eigenthümers oder Strand-Reiters Wissen, in sein Haus zu nehmen, sondern er muß es sogleich dem nächsten Stand-Bedienten in dem Stande als er es gefunden, einliefern, oder wenigstens unverzögert anzeigen.

Würde Jemand hierwider handeln, der soll, wenn er dessen überzeugt wird, in zehn Thaler, auch nach Befinden in größere Strafe verfallen sein, auch wohl nach Beschaffenheit der Umstände gar mit Leibesstrafe angesehen werden, ob er gleich nichts davon entwandt hätte. Auch soll Niemand bei gleicher Strafe sich unterstehen, einen am Strande angetriebenen Körper in den Sand zu verscharren, weni-

ger demselben etwas abzunehmen, sondern es muß solches sofort dem nächsten Strand-Reiter angemeldet, von demselben die Beerdigung veranstaltet, und die Umstände an die Licent- und Strand-Inspektoren berichtet, wenn sich aber etwas Verdächtiges oder Gewaltsames an dem Körper vorfinden sollte, solches zur Veranlassung der benöthigten Obduktion vom nächsten Gericht, sofort von ihm angezeigt werden.

§. 10. Wenn Jemandem einige Waaren, Geräthe, Kleider oder dergleichen Sachen, wobei einiger Verdacht wäre, daß es gestrandetes oder gestohlenes Gut sei, zum Kauf angeboten würde, soll derselbe bei zehn Thaler Strafe schuldig sein, solche Sache anzuhalten, und den Inspektoren zu Pillau, Palmnicken und Memel zu fernerer Untersuchung anzuzeigen, dafür demselben, wenn es wirklich gestohlenes Gut zu sein befunden wird, der vierte Theil des Werths zur Diskretion zufallen soll.

§. 11. Die geborgenen oder am Strande gefundenen Waaren sollen sobald es immer möglich nach der nächsten von den drei Licent-Städten Königsberg, Pillau oder Memel gebracht, und dazu die Fuhren von den Strand-Einwohnern gegen Bezahlung unweigerlich hergegeben werden, als wozu die gegenwärtigen Licent- oder Strand-Bediente die nöthige Anstalt zu machen, und darauf zu sehen haben, daß zum Besten der Verunglückten die Fuhren leidlich bedungen werden. Wenn aber der Schiffer nicht gegenwärtig, so soll der Licent- oder Strand-Inspektor die Fuhren billigmäßig zu behandeln befugt sein.

§. 12. Bei einer jeden Fuhre soll der Schiffer oder in dessen Abwesenheit der Strand-Reiter eine schriftliche Nachricht mitgeben, sowohl was an Fuhrlohn bedungen worden, als auch was für Stücke selbige geladen, damit die Lieferung darnach geschehen könne.

Wie denn auch der Strand-Reiter die Vorsichtigkeit zu gebrauchen hat, daß er dieselben Güter, so verpackt sind, und unterweges leicht bestohlen werden könnten, bestmöglichst versiegele, auch soferne er nicht durch nöthigere Verrichtungen seines Dienstes abgehalten wird, die Fuhren bis zu dem nächsten Strand-Reiter begleite; und hat dieser nebst den übrigen solches ebenfalls bis an den Ort der Ablieferung zu beobachten.

§. 13. Ein jeglicher Strand-Reiter, in dessen Beritt die Strandung geschehen, soll bei Verlust eines vierteljährlichen Gehalts bei jedem Vorfall verpflichtet sein, dem Inspektor, wenn er zugegen, eine ausführliche und akkurate Konsignation von allen und jeden salvirten Waaren und Gütern, mit Verzeichnung der Marken und anderer befundenen Umstände einzuhändigen, oder sobald die Bergung geendigt, versiegelt zuzusenden. Auf den Licent-Kammern aber soll ein eigenes Strandungs-Buch gehalten, und darin obbesagte Konsignationen eingetragen werden, auch sonst alle und jede Umstände von jeglichem Vorfall besonders und ordentlich verschrieben und protokollirt werden. Aus welchem Strandungs-Buch die Licent-Kammern zu Pillau und Memel jedesmal bei dem Schluß des Jahres dem Licent-Kollegio zu Königsberg einen akkuraten Auszug einzusenden schuldig sein.

§. 14. Bei der Einfuhr der geborgenen Güter auf den Zoll-Städten sind die Schiffer, Eigenthümer oder Empfänger gehalten, selbige ohnverzögerlich und bei 10 Rthlr. auch nach Befinden höherer Strafe, bei der Licent-Kammer richtig anzugeben, damit die gehörigen Licent-Gebühren davon erlegt, auch sonst aller zu besorgende Nachtheil und Streit vermieden werde. Jedoch sollen die gestrandeten kontrebande Waaren, so im Lande nicht verkauft, sondern wieder ausgeführt werden müssen, ingleichen die geborgenen Schiffsgeräthe keinen Zoll oder Licent zu tragen haben.

§. 15. Im Fall aber die Bergung des gestrandeten Guts geschehen wäre, ohne daß der Schiffer oder Eigenthümer dabei gewesen, oder sich sonst gemeldet hätte, sollen sothane Güter nirgends anders als nach der Licent-Kammer des Orts oder Palmnicken gebracht, und von diesen die sichere Bewahrung und Erhaltung derselben pflichtmäßig besorgt werden.

§. 16 Besagte Licent-Kammer soll diejenigen Waaren, so dem Verderben leichtlich unterworfen, ohne Verzögerung, jedoch auf vorgängige Publikation, durch öffentlichen Ausruf an den Meistbietenden verkaufen, und den daraus gelöseten Werth dem Eigenthümer zum Besten, verwahrlich beilegen. Die übrigen Waaren aber, so nicht verderblich, müssen Jahr und Tag dem Eigenthümer zu gute aufbehalten werden.

§. 17. Bei ermangelnder Nachricht, wem die geborgenen Güter zugehörig sind, soll die geschehene Strandung und Bergung durch öffentlichen Anschlag notificirt, und sothane Notifikation noch vor Ablauf desselben Jahres zweimal wiederholt werden.

Wenn nun der Eigenthümer sich binnen Jahr und Tag von Zeit der ersten Notifikation, zu dem geborgenen Gut gebührend angiebt und legitimirt, soll ihm dasselbe nach Abzug des Zolles und Berge-Geldes, auch anderer erweislichen Unkosten unweigerlich extradirt werden.

§. 18. Würde aber Niemand in besagter Zeit sich angeben, oder sein Recht gehörig darthun können, sollen die noch vorhandenen Waaren gleichfalls öffentlich verkauft, und das gelösete Geld in diesem auch obigem Falle des 16. §. Seiner Königl. Majest. verrechnet, sodann aber Niemandem einiger Anspruch daran verstattet werden. Es wäre denn, daß der Eigenthümer erweislich machen, auch allenfalls mit einem körperlichen Eide darthun würde, daß er in obgesetzter Zeit von der geschehenen Notifikation keine Wissenschaft gehabt, oder haben können, in welchem Fall Sr. Königl. Majest. sich vorbehalten, darüber Selbst Dero hohe Resolution allergnädigst zu ertheilen.

§. 19. Wegen der bei der Bergung vorfallenden Unkosten soll das geborgene Gut schlechterdings haften, und daher den Eigenthümern von der Licent-Kammer vor Entrichtung derselben nicht verabfolgt werden. Weshalb Niemand von den Strand-Leuten oder andern Bergenden, bei Verlust seiner Forderung sich unterstehen soll, sich selbst an sothanem Gut zu pfänden oder bezahlt zu machen.

§. 20. Wenn die zur Aufsicht des Strandwesens im ersten Kapitel §. 3 ernannten Bediente bei dem gestrandeten Schiff oder Gut selbst zugegen, sind sie verbunden, das Bergelohn zur Stelle zu reguliren, und die verunglückten Seeleute mit den Bergenden so viel möglich in der Güte zu vergleichen, auch pflichtmäßig dahin zu sehen, damit die armen nothleidenden Leute nicht übersetzt, und mit unbilligen Unkosten beschwert werden.

§. 21. Wären aber obbesagte Bediente nicht bei der Hand, oder es könnten dieselben keinen Vergleich zuwege bringen: so müssen die Strand-Leute dennoch ohne Verzug zum Bergen angetrieben, und ihnen die Versicherung gegeben werden, daß das gebührende Berge-Geld bei der Licent-Kammer, wo die Ablieferung geschieht, nach Recht und Billigkeit vergütet werden soll.

Wie denn auch derselben Kammer obliegt, in dem Fall, da sich Niemand zu dem geborgenen Gut angeben würde, davon längstens vier Wochen nach geschehener Notifikation so viel zu verkaufen, als zur Entrichtung des Berge-Geldes nöthig ist.

§. 22. Es müssen aber die Inspektoren mit Zuziehung des ihnen zugesetzten Strand-Bedienten, auch einiger erfahrnen Schiffer, alle Umstände der Strandung und Bergung, insonderheit der ausgestandenen Gefahr, in reife Ueberlegung ziehen, mithin darnach das Berge-Geld gewissenhaft und ohne alle Parteilichkeit determiniren, und zwar dergestalt, daß solches höchstens den dritten Theil des Werths der geborgenen Güter niemals übersteigt.

§. 23. Wenn die Strandung bei den Häfen zu Pillau oder Memel vorgefallen, sollen die dasigen Licent-Inspektoren sammt dem Lootsen-Kommandeur oder Ober-Lootsen schuldig sein, alle gehörige Veranstaltung ex officio zu verfügen, und deshalb nichts zu fordern. Müßten aber dieselben, wie auch der Strand-Inspektor nach dem Orte der Strandung eine Reise thun, soll den Inspektoren für jeden Tag während solcher Reise Ein Rthlr., dem Lootsen-Kommandeur und Ober-Lootsen aber Zwei Gulden, und einem gemeinen Piloten ein halber Rthlr. an Diäten, zusammt Bezahluug der Fuhre, von dem Schiffer oder aus dem gelöseten Kaufgelde des geborgenen Guts entrichtet werden. Wie denn auch derjenige Strand-Reiter, so die Aufsicht bei der Bergung gehabt, für so viel Tag und Nacht, die er dabei erweislich zugebracht, Zwei Gulden zu genießen haben soll.

§. 24. Außer Obgesetztem soll sich Niemand der Licent- oder Strand-Bedienten unterstehen, unter einigerlei Vorwand von den geborgenen Gütern sich etwas zuzueignen, oder den verunglückten Leuten abzudringen, bei Strafe der doppelten Ersetzung, auch anderer unausbleiblich harten Ahndung, nach Bewandtniß der Umstände. Wohin jedoch nicht zu ziehen, wenn die Schiffer oder Kaufleute denselben nach geendigter Salvirung aus eigener Bewegung etwas zur Erkenntlichkeit anbieten würden.

§. 25. Gleichwie nun alles, so vorstehendermaßen wegen des Bergelohns, auch sonst verordnet ist, durchgehends alle verunglückte Schiffe und Güter angeht, so auf dem Königl. Strande oder den Häfen geborgen, aufgefischt, aus dem Wasser geholt, oder sonst auf einigerlei Weise salvirt worden; also sollen hingegen die in

den Königl. Häfen einlaufenden Schiffer, welche unterwegs in der See einiges seetriftige Gut angetroffen und geborgen, solches sogleich bei ihrer Ankunft auf der Licent-Kammer angeben, und dafür die Hälfte zu genießen haben. Diejenigen Schiffer aber, so das gefundene Gut verhehlen und nicht angeben würden, sollen nicht nur solches Gut ohne Bergelohn und Entgelt heraus zu geben, oder aber zu bezahlen schuldig, sondern auch überdies in willkürliche Strafe, halb dem Denuncianten, und halb den See-Armen zum Besten, unerläßlich verfallen sein.

§. 26. Damit nun schließlich Niemand sich mit der Unwissenheit entschuldigen könne, so soll nicht allein dieses Königl. Strandungsreglement bei den Königl. Licent-Kammern gehörigermaßen affigirt, den Strand-Bauern und anderen Anwohnern aber bei den Strand-Visitationen vorgelesen werden, sondern auch ein jeder Strand-Reiter davon ein Exemplar in seinem Hause zu halten, und Jedermann zur Einsicht öffentlich auszuhängen, verbunden sein.

Signatum Berlin, den 10. November 1728.

Friedrich Wilhelm.

Dazu:

Publikandum der K. Regierung zu Königsberg v. 25. Febr. 1818.

Aus den uns gewordenen Anzeigen des K. Kommerzien- und Admiralitäts-Kollegiums haben wir wahrgenommen, daß einige Vorschriften des Ostpreuß. Prov.-R. Zus. 292 der Strandungs-O. v. 10. Nov. 1728 und der anderweit hierher gehörigen Verordn. bei Strandungen, oder dann, wenn sich Schiffe in der Nähe des Strandes in Gefahr befinden, nicht überall genügend beobachtet werden, welches uns veranlaßt, die nachstehenden gesetzlichen Bestimmungen allen denen, so es angeht, namentlich den Strand-Bewohnern, zur genauesten Befolgung hierdurch in Erinnerung zu bringen.

1) Außer den geordneten Feuerbaaken darf niemand am Strande auf den Höhen Feuer anzünden, bei ein- bis zehnjähriger Festungsstrafe und Ersatz alles Schadens. (Ostpreuß. Prov.-R. Zus. 229 §. 1.)

2) Wenn einem Schiffe, dessen Strandung unvermeidlich ist, auf irgend eine Art ein Zeichen gegeben worden, an welcher Stelle die Strandung mit der wenigsten Gefahr geschehen kann, so wird derjenige, welcher vorsätzlich das Zeichen an einen gefährlichen Ort versetzt oder nach geschehener Aufforderung durch die Strand-Aufseher, Lootsen oder andere Beamten, die ihm bekannten minder gefährlichen Strandungsplätze nicht anzeigt, mit einjähriger Festungsstrafe belegt, welche nach den Umständen noch geschärft werden kann. (§. 4 l. c.)

3) Sobald irgend ein Strand-Bewohner wahrnimmt, daß ein Schiff sich auf der See in Gefahr befindet, ist derselbe schuldig, solches sogleich dem nächsten Strand-Offizianten unmittelbar anzuzeigen, oder dem nächsten Dorfschulzen zur Anzeige an denselben mitzutheilen, und wenn die Gefahr so dringend ist, daß eine augenblickliche Hülfe nöthig wird, namentlich es auf Rettung der mit dem Schiffe oder anderen Fahrzeugen in Gefahr sich befindenden Menschen ankommt, seiner Seits und mit Hülfe seiner Nachbarn, so viel als in ihren Kräften steht, anzuwenden, daß das Schiff außer Gefahr gesetzt und die Menschen gerettet werden.

Wer eine dergleichen Anzeige unterläßt, und seiner Seits, sobald es ohne eigene erhebliche Gefahr geschehen kann, nicht selbst die ersten Anstalten zur Rettung trifft, hat, wenn Menschen dabei das Leben einbüßen, nach Maßgabe des A. L. R. Th. II. Tit. 20 §§. 782, 783 eine Gefängnißstrafe von 14 Tagen, und außerdem zu seiner Beschämung die öffentliche Bekanntmachung seiner Lieblosigkeit und der erfolgten Bestrafung zu gewärtigen. Die Dorfschulzen aber bleiben, im Fall ihnen dergl. Verabsäumung zur Last gelegt werden könnte, wegen Verletzung ihrer Amtspflichten noch besonders verantwortlich.

4) Die Strand-Bediente und Lootsen-Kommandeure sind berechtigt, alle zur Hülfsleistung in Seegefahr sich befindenden Schiffe und dessen Besatzung erforderliche Mannschaft und Böte aufzufordern, und die Strand-Bewohner, so wie die in den Seehäfen von der Seefischerei lebenden oder bei den Seeschifffahrtsgeschäften Dienste leistenden Personen (Piauter genannt) sind bei Vermeidung nachdrücklicher Geld- oder Gefängnißstrafe und unter Gewärtigung der hinterher von den Seegerichten gesetzlich zu bestimmenden Belohnnng auf die gedachte Aufforderung schuldig, nicht nur persönliche Hülfe zu leisten, sondern auch zu benanntem Zweck ihre Böte und Geräthschaften herzugeben. (Strandungs-O. Kap. 3 Art. 9. Prov. R. §. 3 l. c.)

5) Jeder Anspruch auf eine Belohnung vor der Rettung des Schiffs, dessen Ladung oder der in Lebensgefahr sich befindenden Menschen, so wie jede Unterhand-

lung über ein Bergelohn vor vollendeter Bergung ist nach den bestehenden Gesetzen unzuläſſig und unverbindlich.

Erst dann, wenn die in Seegefahr sich befundenen Menschen, das Schiff und die Ladung in Sicherheit gebracht oder so viel als möglich davon geborgen, ist das Bergelohn mit dem Schiffer oder Eigner der geborgenen Gegenstände gütlich zu verabreden, und es wird solches, falls keine gütliche Vereinigung Statt findet, durch kompetente See- und Handlungsgerichte, nach Verschiedenheit der vorgewalteten Gefahr, festgesetzt. (Prov.-R. §. 13.)

6) Das Bergungsgeschäft bei einem gestrandeten Schiff muß lediglich nach der Anordnung des betreffenden Strand-Offiziaten, oder der besonders sich einfindenden Kommissarien der Behörden betrieben werden, und außer den von denselben zur Bergung angewiesenen Arbeitern darf niemand sich in der Nähe des verunglückten Schiffs oder dessen Ladung unter irgend einem Vorwande aufhalten, oder in der Nähe des Schiffs herumfahren, widrigenfalls derselbe, wenn er auch keiner unredlichen Absicht überführt werden könnte, mit körperlicher Züchtigung oder Gefängnißstrafe bis auf vier Wochen bestraft werden wird.

Wer aber ohne erhaltene Erlaubniß das verunglückte Schiff zu betreten, sich gewaltsam auf dasselbe drängt, wird mit geschärfter Züchtigung und Einsperrung in eine Besserungsanstalt bis auf drei Jahre bestraft werden, wenn gleich nicht erwiesen ist, daß er unredliche Absichten gehabt habe. (Zus. 229 § 5 l. c.)

7) Niemand darf, bei Strafe des Diebstahls, ohne Vorwissen des Schiffers oder des Strandbedienten an das gestrandete Schiff fahren oder etwas daraus unter dem Vorwande der Bergung abholen. (ibid. §. 6.)

8) Jeder, der von gestrandeten Sachen etwas findet oder berget, ist bei zehn und mehr Thaler, auch nach Befinden bei Leibesstrafe schuldig, solches dem Eigenthümer oder nächsten Strandbedienten sofort anzuzeigen und darf es ohne deren Einwilligung nicht in sein Haus nehmen, wogegen derjenige, welcher unterschlagenes oder verheimlichtes gestrandetes Gut herbeischafft, den 4. Theil des Werths zur Belohnung erhält. (ibid. §§. 7, 12.)

9) Unter gleicher Strafe müssen die an den Strand getriebenen Körper, ohne daß davon etwas weggenommen werden darf, dem nächsten Strandbedienten sofort angezeigt werden.

10) Wer gestrandetes Gut unterschlägt, wird mit einer scharfen Züchtigung und zugleich mit Einsperrung in eine Besserungsanstalt auf eine den Umständen angemessene Zeit bestraft. Wer den Gestrandeten, um sie zu bestehlen, Gewalt zufügt, wird als ein Straßenräuber bestraft. (§§. 9, 10 l. c)

11) Ein jeder, dem Sachen, die für gestrandetes Gut zu halten sind, zum Kauf oder Unterpfand angetragen werden, ist schuldig, sie anzuhalten und dem nächsten Strandbedienten zu überliefern. Wer wissentlich gestrandetes Gut, welches unterschlagen oder verheimlicht worden, kauft oder zum Pfande nimmt, wird als ein Dieb bestraft. Hat außerdem jemand gestrandete Sachen zwar nicht wissentlich, jedoch mit Verabsäumung der gesetzlichen Vorsichtsmaßregeln, gekauft oder zum Unterpfande genommen, so trifft denselben, nach Verhältniß der begangenen Fahrläſſigkeit, nachdrückliche Geld- oder Gefängnißstrafe. (ibid. §. 11.)

Nach diesen gesetzlichen Bestimmungen hat sich ein jeder zu achten, und für die aus deren Nichtbefolgung entstehenden Nachtheile zu hüten.

(A. II. 128 — 1. 68.)

3. Edikt, wie es künftig auf den Pommerschen Seeküsten und Stränden wegen des Strandrechts, Strandrührung, Bergens und Bergelohns, auch der see- und strandtriftigen Güter gehalten werden solle, vom 4. April 1743.

Wir Friedrich, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc.

Thun kund und fügen hiermit jedermänniglich zu wissen, daß ob zwar in den Pommerschen Landes-Privilegien zum Besten der See-Handlung und der Kaufleute, auch des seefahrenden Mannes, festgesetzt ist, welchergestalt es mit der Bergung der strandtriftigen, auch strandenden Schiffe und Güter zu halten, Wir dennoch, damit Jedermann solches bekannt, und aller Mißbrauch, so dawider eingeschlichen, abgeschafft, der handelnde und seefahrende Mann aber zu seinem ohnedem erlittenen Unglück, wegen des Geborgenen nicht noch in größeren Schaden durch unbillige Abforderungen gesetzt werde, mittelst dieses Unsers Edikts anderweit deutlich zu verordnen und festzusetzen nöthig erachtet, wie es deshalb gehalten werden soll. — Wir befehlen demnach hiermit und Kraft dieses:

1) Daß wegen derjenigen Schiffe und Schiffsgüter, so den Unterthanen der Landesherren, mit welchen Wir wegen des Strandrechts oder eines gewissen Antheils des Geborgenen, bereits errichtete Vergleiche haben, oder dergleichen noch errichten möchten, zugehören, bei vorkommenden Strandungen solche Vergleiche ferner beobachtet werden, und selbige unverbrüchlich in allen Stücken zur Richtschnur dienen sollen; es haben also die Beamte und Licent-Bediente jeden Orts, wenn Strandungen sich begeben, solches umständlich mit Anzeigung des Orts, wo die Schiffe her sind, wie sie genannt und worin sie geladen gewesen, auch wie der Schiffer sowohl als auch der Eigenthümer heiße? Unserer Pommerschen und Kamminschen Regierung sofort zu berichten, und derselben, wie auch der Kriegs- und Domainen-Kammer zu ihrem Verhalten zu gewärtigen, zu dem Ende auch solchen Bericht an die jetztgedachte Kriegs- und Domainen-Kammer ebenfalls unverzüglich einzusenden.

2) Was andere Schiffe anbelangt, so aus solchen Landen sind, mit welchen Wir keine Vergleiche deshalb haben, wenn solche auf Unseren Pommerschen und Kamminschen Küsten stranden, und solches von Unseren Beamten und Licent-Bedienten Unserer Pommerschen Regierung und Krieges- und Domainen-Kammer gemeldet wird, soll den Eigenthümern aufgelegt werden, von der Regierung oder Obrigkeit des Landes, wo sie her sind, beglaubigte Bescheinigung und Versicherung beizubringen, daß die Schiffe und Güter, so Uns oder Unseren Pommerschen und Kamminschen Unterthanen gehören, wenn selbige auf ihren Seeküsten stranden, keiner Strandrechtforderung unterworfen seien, noch künftig etwas, außer billiges Berge-Lohn auf den Fuß dieses Unsers Edikts ihnen abgefordert werden solle, in welchem Fall, und wenn solche Versicherung eingebracht wird, Schiff und Gut und Alles, was geborgen ist, den Eigenthümern gegen Entrichtung eines billigmäßigen Bergelohns ohne einige weitere Forderung abgefolget werden soll. Sofern aber solche Versicherung von den Eigenthümern nicht beigebracht werden könnte, sondern in dem Lande, woher die auf Pommerschen Küsten strandenden und antreibenden Schiffe und Güter sind, eine Gewohnheit und Recht wäre, daß von den verunglückten Schiffen und Gütern ein Gewisses, als der dritte, vierte oder ein anderer Theil an Strandrecht genommen und von dem Geborgenen einbehalten würde, so muß der Eigenthümer des Geborgenen von der Regierung oder Obrigkeit des Landes ein beglaubtes Zeugniß oder Nachricht beibringen, worin dort der Abzug über oder mit dem Bergelohn bestehe, und der wievielste Theil des Geborgenen daselbst einbehalten werde; wenn solches zuverlässig geschehen, soll Unsere Pommersche Regierung nebst der Krieges- und Domainen-Kammer anordnen, daß von dem Geborgenen ein Gleiches einbehalten und an Unsere Land-Rentei zu Stettin eingesandt werde, Unsere Krieges- und Domainen-Kammer auch wegen Verkaufung solchen Antheils und Einziehung der dafür betragenden Gelder zu jetztbedachter Land-Rentei gehörige Verfügung thue.

3) Das Berge-Lohn, welches die am Strande wohnenden Bauern, Fischer oder andere Unsere Pommersche Unterthanen, ohne Unterschied, unter wessen mittelbarer Gerechtigkeit sie stehen, für ihre Mühe und Arbeit bekommen und haben sollen, besteht nach vorerwähnten Pommerschen Landes-Privilegien, in Bezahlung der Arbeit und Gefahr, so beim Bergen gewesen, und ist dafür kein gewisser Antheil des Geborgenen jemals in Pommern hergebracht, daher sämmtliche erwähnte Unsere Unterthanen am Strande, wenn sie zum Bergen angerufen und aufgefordert werden, solches zu thun und nach Möglichkeit zu verrichten schuldig sein sollen, als wozu sie nöthigenfalls ihre mittelbare Obrigkeit ohne die allergeringste Weigerung bei Strafe der Ersetzung des verursachten Schadens, von wannen die Schiffe und Güter sind, anhalten muß. Im Fall nun die Eigenthümer der gestrandeten Schiffe und Güter sich mit den bergenden Leuten wegen des Berge-Lohns nicht selbst vereinigen oder vergleichen könnten, so soll der nächste Beamte oder Licent-Bediente beide Theile kürzlich hören und das Protokoll nebst seinem Gutachten Unserer Pommerschen und Kamminer Regierung einsenden, worauf dieselben zusammen ohne einigen weitern Prozeß das Berge-Lohn festzusetzen haben, wobei es dann schlechterdings bleiben, und dagegen keine Weitläuftigkeit noch Verschleppung der Sache verstattet werden soll.

4) Wofern die Schiffsleute ihr Schiff und Gut selbst bergen wollen und können, und keine andere Leute zum Bergen verlangen oder nöthig haben, wird sodann zwar kein Berge-Geld gegeben, ingleichen wenn ein Schiff zwar auf den Strand gerathen, aber davon wieder losgemacht und in See gebracht werden kann, steht solches ebenfalls frei, jedoch ist dieses alles mit Vorbehalt gleichen Rechts gegen Auswärtige, wie es bei solchen wegen der Strandrechtsforderung dort üblich ist, und weil;

5) auf einigen auswärtigen Stranden eine Gewohnheit oder Recht ist, daß wenn Schiffe und Güter darauf verunglücken oder angetrieben werden, den Leuten, so selbige bergen helfen, ein Drittheil oder sonst ein gewisser Antheil als Berge-Geld gegeben, und daher von solchen auswärtigen auf Pommerschen Küsten strandenden Schiffen und Gütern ein Gleiches gefordert und genommen werden muß, die Pommerschen Unterthanen aber, so bergen geholfen, solchen Antheil sich nicht ganz zueignen können, sondern deren Arbeit und angewendete Mühe, nach den Landes-Privilegien und obigem §. 3 zu belohnen und zu vergüten ist, so muß das Ueberbleibende von solchem Antheil, durch die nächsten Beamten und Licent-Bedienten der Pommerschen Land-Rentei berechnet und eingesandt, auch an die dortige Krieges- und Domainen-Kammer davon sofort Bericht abgestattet werden, und sollen die Beamten sowohl als die Licent-Bedienten dahin sehen, daß solches ohne Unterschied, ob der Strand Unsern Aemtern oder Unsern Lehn-Leuten und Städten zustehe, genau beobachtet werde, zu welchem Ende die Licent-Bedienten und Beamten von allen vorkommenden Strandsachen und Vorkommenheiten an Unsere Pommersche Regierung sowohl, als auch zugleich an die Krieges- und Domainen-Kammer berichten und bei zweifelhaften Fällen derselben Anordnung gewärtigen müssen.

6) Da auch bisweilen Schiffe aus einer Provinz in die andere vermiethet werden und also wegen des Schiffs und der darauf geladenen Güter nicht auf gleiche Weise verfahren werden kann, wenn ersteres an solchen Ort hingehört, wo kein Strandrecht gefordert wird, die Fracht aber solchen Eigenthümern zukommt, die demselben nach dem Wiedervergeltungsrecht unterworfen sind, oder auch umgekehrt, wenn aus angeführter Ursache die Eigenthümer der Güter von der Strandrechtsforderung frei sind, das Schiff aber selbiger unterworfen ist, so soll deshalb allemal gehörige und allenfalls zu beeidigende Versicherung und Zeugniß gefordert werden, und wenn sich sodann ein Unterschied zwischen den Eigenthümern des Schiffs und Guts, auch der Oerter, wohin es gehört, findet, muß er wegen der Strandrechtsforderung nach der Gewohnheit oder Herkommen desjenigen Orts, wohin das Schiff oder Gut gehört, gehalten werden, mithin ist das Schiff und dessen Geräthschaft vom Strandrecht frei, wofern an dem Ort, wo es her ist, keines genommen wird, wenn aber die darauf befindlichen Güter von solchen Orten sind, wo das Strandrecht üblich ist, muß gegen derselben Eigenthümer auf gleiche Art verfahren werden, welches auch zu beobachten ist, wenn die Befrachter aus verschiedenen Landen sind.

7) Wenn Schiffe und Güter an Unsere Pommersche und Kaminsche See-Küsten antreiben, wobei keine Schiffsleute sind, soll solches den nächsten Beamten und Licent-Bedienten von jedes Orts Obrigkeit, auch Schulzen und Gemeinden der Strand-Dörfer gemeldet, und von diesen inzwischen alles Gestrandete in Sicherheit gebracht oder bewacht werden, bis die Beamten und Licent-Bedienten deshalb nähere Anordnung machen, welche sofort dazu thun und die etwa im Schiff vorhandenen Briefschaften durchsehen, den Namen des Schiffs und die Zeichen der Güter, auch alles was geborgen, richtig und pflichtmäßig aufzeichnen und solchen Aufsatz jedesmal mit ihrem umständlichen Bericht an Unsere Pommersche Regierung, wie auch an die Krieges- und Domainen-Kammer sofort einsenden, zugleich aber auch, wenn Nachricht vorhanden, woher das Schiff und Gut sei, an die Obrigkeit des Orts schreiben und selbiger die Strandung und Bergung bekannt machen sollen. Wenn man aber nicht finden könnte, woher das Schiff und Gut sei, muß davon in den gedruckten sogenannten Intelligenzien, oder wöchentlichen Frage- und Anzeigungs-Nachrichten, auch anderen Zeitungen umständliche Meldung gethan werden, damit die Eigenthümer sich angeben und das Ihrige, wenn sie dargethan, daß ihnen das Schiff oder Gut gehöre, auch sonst das Erforderte beigebracht und geleistet, nach Befinden und nach Gewohnheit des Orts, wo sie her sind, zurück fordern können. Was unter solchen geborgenen Sachen dem Verderb unterworfen ist, muß von dem Beamten und Licent-Bedienten nach vorgängiger Taxe ordentlich verkauft, und das dafür gelösete Geld, nach Abzug des erkannten und festgesetzten leidlichen und billigen Berge-Lohns an Unsere Pommersche Regierung eingesandt, und bei derselben drei Jahr lang verwahrlich gehalten werden, damit sich binnen solcher Zeit der Eigenthümer dazu melden und vorerwähntermaßen das Gehörige beibringen könne, geschieht solches binnen 3 Jahren nicht, so wird das Geborgene und das Geld für das Verkaufte, oder das noch in natura Vorhandene, Unserer Pommerschen Land-Rentei, als erledigtes und verfallenes Gut, zuerkannt, und übergeben, weshalb denn auch bei Einsendung des Geldes an die Regierung, davon zugleich an die Krieges- und Domainen-Kammer ebenfalls berichtet werden soll.

8) Weil Unsere Pommersche Lande mit dem Schwedischen Antheil von Vor-Pommern gleiche Rechte und gemeinschaftliche Landes-Privilegien haben, worin

auch von diesseitigen Schiffen nichts, als billigmäßiges Arbeitslohn für das Bergen genommen wird, so ist es gleichergestalt mit dortigen Schiffen und Gütern, so auf diesseitigen Stranden und Küsten verunglücken, zu halten, wie denn auch Unserer Pommerschen Unterthanen Schiffe und Güter auf den Küsten Unseres Königreichs Preußen und Unseres Lauenburg'schen Landes, gleiches Recht und Freiheit genießen, wogegen die Schiffe Unserer Unterthanen des Königreichs Preußen und des Landes Lauenburg, so auf Pommerschen Küsten verunglücken, gleichmäßigen Verfahrens und Freiheit sich zu erfreuen haben sollen.

9) Wenn seefahrende Leute auf Kauffahrteischiffen einig seetriftig und verlornes Gut, Schiffsgeräthschaft und dergleichen in offenbarer See und über 2 Meilen ungefähr vom Strande finden und bergen, sollen sie, wenn sie damit in einen Unserer Pommerschen Häfen kommen, solches dem Licent-Amt bei willkürlicher Strafe überantworten, dieses aber durch öffentlichen Anschlag und Zeitungen solches bekannt machen, jedoch muß in diesem Fall die Hälfte des Werths denjenigen, so das Bergen verrichtet haben, anstatt des Berge-Lohns zugewandt, und wegen der andern Hälfte nach dem §. 7 dieses Unsers Edikts, verfahren, solches aber von andern Fällen oder Bergungen in den Strand-Gewässern nicht mit verstanden, sondern deshalb bleibt es bei demjenigen, was wegen des Berge-Lohns am Strande in dem §. 3 dieses Edikts geordnet ist.

10) Ob zwar auch die Billigkeit erfordert, solche Schiffbrüchige und Verunglückte über ihren ohnedem habenden großen Verlust, durch Verminderung des Uebriggebliebenen, oder Abforderung eines Theils davon, nicht noch mehr zu betrüben, wo nicht Unsere Landesfürstliche Hoheit und Rechte, wider Fremde, wo solches üblich und gebräuchlich ist, ein Gleiches erfordern, indessen aber doch aus der Erfahrung bekannt ist, daß Fischer, Bauern und andere nahe am Strande wohnende Unterthanen und Einsassen sich unterstanden, nicht nur die strandtriftigen Güter an sich zu raffen, zu vertauschen und zu verschweigen, sondern auch die gestrandeten Güter und Schiffe zu berauben, und dadurch sowohl den Eigenthümern das Ihrige zu stehlen und zu entwenden, als auch Unsern Landesherrlichen Gerechtsamen Eingriff zu thun; so verordnen und befehlen Wir ernstlich und auf das Nachdrücklichste:

a. daß alle Beamte und Licent-Bediente, Strand-, Land- und Polizei-Reiter darauf ein wachsames Auge haben sollen, damit solche Beraubungen und Vertauschungen entdeckt, und die Thäter davon sowohl, als die Hehler sofort zur Haft gebracht, und im nächsten Amte ihnen ordentlich der Inquisitions-Prozeß gemacht werde.

b. Daß kein Fischer, Bauer oder anderer, er sei wer er wolle, dasjenige, was an den Strand treibt, an sich zu raffen und zu verschweigen, oder zu verheblen sich unterstehen, sondern es vielmehr der Obrigkeit des Orts sofort anzeigen soll, die es dem nächsten Beamten oder Licent-Bedienten zu fernerem Bericht an gehörigem Ort melden und ausantworten muß, thut solches die Obrigkeit des Orts nicht, so soll sie zur Strafe den vierfachen Werth des Verschwiegenen oder Vertauschten bezahlen, auch die Unterthanen, Bauern, Fischer und andere, wenn sie das Angetriebene verschweigen, oder verhehlen, mit gleicher Strafe belegt werden, wofern diese aber die Geldstrafe nicht erlegen könnten, sollen solche Bauern, Fischer oder andere, wie auch die Helfer und Hehler, für jeden Thaler des Entwendeten mit vierzehntägiger Wallarbeit oder Karren-Strafe in der nächsten Festung belegt werden, weshalb Wir hiermit Unsern Gouverneurs und Kommandanten der Festungen anbefehlen, auf Unserer Pommerschen Regierung oder Kammer Begehren und Ersuchen, ohne anderweitige Ordre und Anfrage, dergleichen Verbrecher anzunehmen und selbige zur Festungs-Arbeit auf die gesetzliche Zeit anhalten zu lassen.

c. Mit gleichmäßiger Strafe sollen diejenigen angesehen werden, so die gestrandeten Schiffe und was darin ist, als Anker, Taue, Bretter und anderes Schiffsgeräth, oder was sonst zum Schiff gehört, es bestehe worin es wolle, berauben oder welche die angetriebenen todten Körper ausziehen, und was sie bei selbigen finden, wegnehmen, weil alles angezeigt und nichts verschwiegen werden muß, und die Bergenden sich mit bloßem Berge-Geld oder Arbeits-Lohn, wie obenstehend, begnügen sollen.

d. Wenn Wachten bei den auf dem Strande stehenden Schiffen und Gütern, oder Wagen und andere Hülfe zur Versicherung und Wegbringung des Gestrandeten verlangt werden, müssen die Strand-Bewohner und deren Obrigkeit solches im Geringsten nicht versagen noch verzögern, oder sie sollen den aus Verzögerung, Nachlässigkeit oder Widerspenstigkeit gegen diese Unsere Verordnung verursachten Schaden erstatten. Und obwohl solche Hülfe, Wachen und dergleichen nicht

umsonst verlangt werden können, so soll doch die mittelbare Obrigkeit sowohl als die Beamten und Licent-Bedienten dahin sehen, daß keine Unbilligkeit dabei vorgehe, und nicht mehr als Land-üblich ist, gefordert werde, widrigenfalls sie, wenn sie dessen überführt worden, deshalb zu bestrafen und anzuhalten sind, das zu viel Genommene zu erstatten.

Ob nun wohl mehrbesagte Unsere Regierung in Strandsachen die Direktion hat, so muß doch dieselbe bei allen Vorfällen mit der Kammer dabei de concert gehen, beide Kollegia aber haben dahin zu sehen, und die Beamten, Licent-Bedienten, Strand-, Land- und Polizei-Reiter, auch Schiffs-Visitirer ernstlich anzuhalten, daß sie genau angeben, welchergestalt dieser Ordnung gebührend nachgelebt werde, wie Wir denn dawider von keinem, er sei auch wer er wolle, gehandelt, noch Jemand mit Plackereien und unbilligen Anforderungen belästigt wissen wollen, immaßen auch das Officium fisci darauf ein wachendes Auge haben, und wider diejenigen, so dagegen handeln, sein Amt thun soll, und müssen die wegen der Strandungen ergehenden Verordnungen von den Chefs Unserer beiden ersten Landes-Kollegien, nämlich der Regierung und der Krieges- und Domainen-Kammer unterschrieben werden.

Damit auch dieses Edikt zu Jedermanns und namentlich zu der Strand-Anwohner Wissenschaft kommen möge und sich Niemand mit der Unwissenheit entschuldigen könne, so soll selbiges gedruckt und gewöhnlichermaßen bekannt gemacht, auch in den Seestädten an den Rathhäusern und Thoren, ingleichen an den Licent-Stuben, Schiffs-Visitirer-Wohnungen, auch an den Krügen in den Strand-Dörfern, öffentlich ausgehangen, nicht minder den Steuer-Räthen, Fiskalen, Licent-Bedienten, auch am Strande Wohnenden von Adel und Beamten, davon die nöthigen Exemplare zu ihrer Achtung zugefertigt, auch den Gemeinden der Strand-Dörfer der Inhalt davon, insoweit selbiger sie angeht, nach geendigter Predigt, ehe die Gemeinden auseinandergehen, von dem Prediger bekannt gemacht, und dieselben ernstlich ermahnt werden, dieser Unserer Verordnung genau nachzuleben, und sich vor der gesetzten Strafe zu hüten.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben zu Berlin, den 4. April 1743.

(L. S.) Friedrich.

Dazu:

Publikandum der K. Reg. zu Stettin v. 18. Dezbr. 1821.

Der §. 10 der Strandordnung vom 4. April 1743 enthält sub litt. b. und c. die Bestimmungen:

daß kein Fischer, Bauer oder anderer, er sei wer er wolle, dasjenige, was an den Strand treibt, an sich zu raffen und zu verschweigen, oder zu verhehlen sich unterstehen, sondern es vielmehr der Obrigkeit des Orts alsofort anzeigen soll, widrigenfalls er zur Strafe den vierfachen Werth des Verschwiegenen oder Vertauschten bezahlen, wofern er diese Geldstrafe nicht erlegen könnte, er so wie auch die Helfer und Hehler, für jeden Thaler des Entwendeten mit vierzehntägiger Wall-Arbeit oder Karrenstrafe in der nächsten Festung belegt werden solle. Mit gleichmäßiger Strafe sollen diejenigen angesehen werden, so die gestrandeten Schiffe und was darin ist, als Anker, Taue, Bretter und anderes Schiffsgeräth oder was sonst zum Schiff gehört, es bestehe worin es wolle, berauben, oder welche die angetriebenen Körper ausziehen oder was sie bei selbigen finden, wegnehmen, weil alles angezeigt und nicht verschwiegen werden muß, und die Bergende sich mit bloßem Bergegeld oder Arbeitslohn begnügen sollen.

Fälle der Vergehungen gegen diese Vorschriften, aus neuerer Zeit, veranlassen uns, letztere soweit sie noch zur Anwendung kommen, hierdurch in Erinnerung zu bringen und insbesondere die Strandbewohner zu warnen, sich vor dergleichen Vergehungen zu hüten.

Es findet aber, wie das Königl. Oberlandesgericht hierselbst mit Zustimmung des Herrn Justiz-Ministers Excellenz sich gegen uns geäußert hat, in Ermangelung specieller Straf-Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts, die Geldstrafe zum Betrage des vierfachen Werths des Verschwiegenen der gestrandeten Sachen und des Geraubten von solchen Sachen noch ebenso Statt, wie die Strandordnung von 1743 solche festgesetzt hat, und nur die Strafe, welche im Falle des Unvermögens an die Stelle der Geldstrafe tritt, erleidet eine Abänderung in der Art, daß

die statt der Geldstrafe festzusetzende Strafarbeit oder Gefängnißstrafe nach den im Allgemeinen Landrecht angegebenen Grundsätzen abgemessen wird, in welchem Thl. II. Tit. 20 §. 88 bestimmt ist:

Fünf Thaler Geldbuße werden einer Gefängnißstrafe von Acht Tagen der Regel nach gleich geachtet.

Nach diesen Grundsätzen haben diejenigen, welche diese Warnung vergeblich sein lassen, Bestrafung von dem kompetenten Gericht nach vorgängiger gerichtlicher Untersuchung zu erwarten. (Amtsbl. 1821. S. 535.)

4. Strand=Ordnung für die Schwedisch=Pommerschen Lande, Vom 14. Juli 1777.

Von Seiner Königl. Majestät zu Schweden 2c. zum Pommerschen Estat verordnete Statthalter und Regierung

Thun kund hiermit: Wasmaßen zwar in den Landesordnungen zum Vortheil der Strandenden, und damit bei solchen Unfällen Menschen, Schiff und Ladung so viel eher und sicherer gerettet werden mögen, heilsamlich festgesetzt und nachgegeben worden, daß die Nothleidenden, Andere zu Hülfe zu rufen, Freiheit haben, auch ihnen gegen ein billiges Bergelohn der erforderliche Beistand geleistet werden solle, ohne daß in solchen Verfassungen gewissen Landeseinwohnern oder den Bewohnern derjenigen Orte, wo die Strandungen geschehen, darunter irgend ein Vorzug beigelegt ist: Jedennoch bei verschiedenen Vorkommenheiten bemerkt werden müssen, daß theils Besitzer und Einwohner solcher Seeorte, woselbst Strandungen vorgefallen, in den Gedanken gestanden, als wenn sie mit Ausschließung aller übrigen Landeseinwohner das Recht zur Bergung hätten. Wann nun aber dieserwegen in den Landesverordnungen dem nothleidenden Schiffer oder Seefahrenden nichts vorgeschrieben, vielmehr demselben allerwege frei und unbenommen ist, die Bergung mit seinen eigenen Leuten ganz oder zum Theil zu beschaffen, je nachdem er glaubt, dabei fremder Hülfe nicht zu bedürfen. Und denn selbigen hierunter einzuschränken nicht nur der natürlichen Freiheit und Billigkeit zuwider laufen, sondern auch zu unbilliger Steigerung des Bergelohns die nächste Anleitung geben würde; so ist nach gepflogener Kommunikation mit Herren Landständen nöthig erachtet worden, über den wahren Sinn der dieserhalb vorhandenen Landesgesetze gesammte Landeseinwohner näher zu verständigen und sie zugleich ihrer Obliegenheiten zu erinnern.

Gleichwie es demnach eine der ersten Pflichten der Menschheit ist, Nothleidenden nach Möglichkeit mit Hülfe und Rettung beizuspringen. Auch von Sr. Königl. Majestät in den allgemeinen Landesprivilegien dem handthierenden Kaufmann und Seefahrenden, besonders aber den Strandenden, aller Schutz und Schirm verheißen worden; Also verordnen wir Generalstatthalter und Regierung hiermit:

1) Daß, sobald am Strande ein Schiff in Noth geräth, und Zeichen der bedürfenden Hülfe von sich giebt, Niemand der sich zunächst findenden Landeseinwohner sich entziehen oder säumig finden lassen solle, demselben zu Hülfe zu eilen.

2) Daß, gleichwie die möglichst geschwinde Rettung der in Gefahr Gerathenen allemal hierbei die Haupt-Absicht bleibt, und dem nothleidenden Schiffer danach schon von selbst freisteht, zur Bergung zu Hülfe zu rufen wen er will, oder den er zuerst habhaft werden kann, also auch demselben darunter nie etwas weiter, denn dieses allein vorgeschrieben werden könne, daß in dem Fall, da die Bewohner des Orts, unter dessen Jurisdiktion die Strandung geschieht, zuvörderst, oder mit andern zugleich eintreffen, bei der Bergung der Vorzug gebühre. Wenn jedoch Andere etwa Benachbarte, oder Entferntere, demselben eher zu Hülfe kommen, sind selbige in keine Wege zu verdrängen, noch von denen Bewohnern des Ortes, allwo die Strandung geschieht, davon auszuschließen; diese gleichwohl schuldig, falls die Anzahl der zuerst angekommenen unzureichlich befunden werden sollte, auf Requisition des Schiffers, so viel als annoch erforderlich, den Bergenden zuzugesellen, auch die geborgenen Güter auf ihrem Grund und Boden aufzunehmen, und dafür gegen billige Gebühr Sorge zu tragen.

3) Sobald das Schiff in den Umständen ist, daß dasselbe oder die einhabenden Güter von den Schiffsleuten selbst gerettet oder geborgen werden kann, soll bei harter Beahndung Niemand sich zur Hülfe, weder unmittelbar noch mittelbar, aufdringen, noch desfalls in der Folge die etwa erforderlichen Fuhren versagen oder erschweren.

4) Wird allen Obrigkeiten und Herrschaften, so am Strande wohnen, oder daselbst mit Jurisdiktion versehen sind, ernstlich und bei eigener Verantwortung anbe-

fohlen, alle und jede gestrandete Güter und Schiffsgeräthschaften, es sei, daß solche durch ihre eigene oder durch fremde Leute geborgen worden, auf ihrem Fundo aufzunehmen, auch gegen billige Belohnung in gute Obacht zu behalten und dafür Sorge zu tragen, daß dabei keine Diebstähle, noch während der ganzen Bergung Unordnungen vorgehen, demnächst aber überhaupt darauf zu sehen, daß dieser Verordnung nicht allein genau gelebt, sondern auch besonders dem Schiffer so wenig, als dem Eigenthümer des Schiffs oder der Güter, in Disposition oder Veräußerung derselben irgend ein Zwang angelegt, sondern vielmehr demselben darunter alle Freiheit gelassen, und die dabei bedürfende Hülfsbietung ohne Aufenthalt und unbilliger Belästigung geleistet werde.

Damit nun Niemand mit Unwissenheit des jetzt Verordneten sich entschuldigen könne, soll dieses Patent nicht nur von den Kanzeln öffentlich verlesen, sondern auch an den gewöhnlichen Orten affigirt werden.

Urkundlich der hierunter gesetzten eigenhändigen Unterschrift und vorgedrucktem General-Gouvernements-Insiegel. Stralsund, den 14. Juli 1777.

(L. S.) F. G. C. von Hessenstein.

Putbus. J. G. T. von Engelbrechten.

C. W. Graf von Jahnke. von Olthoff. M. U. von Horn.

Dazu:

Publikandum der K. Reg. zu Stralsund. Auszug aus dem Schwedisch-Pommerschen Seerecht v. 15. Febr. 1805. Abthlg. V. Kapitel 5. vom Bergelohn.

Da in Ansehung des jedesmaligen Belaufes der zu erstattenden Bergungs-Kosten, es gar sehr, einerseits auf die Jahreszeit, die Witterung, die Größe der dabei angewandten Arbeit und die eingetretene Gefahr, andererseits auf die Menge und den Werth der geborgenen Güter ankommt und bei diesen im Voraus nicht zu bestimmenden Umständen eine Festsetzung derselben nicht füglich Statt finden kann, so bleibt solche in allen und jeden Fällen der Behandlung des Bergenden und Verunglückten nach der Billigkeit, im Fall einer unter ihnen nicht zu treffenden Vereinbarung aber, der Ermäßigung und Bestimmung des Richters, unter dem der Bergende sortirt, überlassen.

Königliche Regierung zu Stralsund.

5. In Betreff der seetriftigen Sachen bemerken die Gesetz-Revisoren:

Von den gestrandeten Sachen sind die seetriftigen in mehrfacher Beziehung verschieden. Unter jenen versteht man solche, die unmittelbar an den Strand treiben, oder gegen denselben geworfen werden, oder auf demselben festsitzen und von der Küste aus geborgen werden; unter diese sind aber diejenigen zu begreifen, welche in offener See treibend, besitzlos angetroffen, und von Schiffern, die das offene Meer halten, geborgen werden. Unter den letztern sind die Schiffe, welche in Nothfällen von der Mannschaft ganz verlassen und den Wellen preisgegeben werden, vorzüglich bemerkenswerth.

Die seetriftigen Sachen sind im A. L. R., obwohl mehrere Provinzialgesetze derselben neben den gestrandeten Sachen gedenken, ganz übergangen; sie können daher nur als eine Art der gefundenen Sachen betrachtet, und demzufolge, da die besondern Vorschriften in §§. 81 — 85 d. Tit. sich hierauf nicht beziehen, und nur vermöge einer erzwungenen Analogie darauf anwenden lassen, nicht anders, als nach den Vorschriften im Thl. 1 Tit. 9 §§. 19 — 73 beurtheilt werden.

Die Unzulänglichkeit dieser Bestimmungen in Bezug auf seetriftige Güter hat das Kommerzien- und Admiralitätsgericht zu Königsberg in einem Berichte vom 3. November 1825, dem das dasige Ober-Landesgericht in dem Berichte vom 18. desselben M. überall beigetreten ist, sehr gründlich dargethan und auf eine Ergänzung der Gesetzgebung, deren Lücke schon in mehreren Fällen unangenehme Folgen gehabt hat, angetragen (conf. Acta gen. L. R. No. 29).

Der Hauptmangel betrifft die Unzulänglichkeit des im Thl. 1 Tit. 9 §§. 62 und 63 festgesetzten Fundlohns in dem Falle, wo der Eigenthümer der seetriftigen Sachen sich meldet.

Das Bergen dieser Güter ist in der Regel mit weit größeren Gefahren und Anstrengungen verbunden, als die Rettung der gestrandeten Sachen; und wenn auch dieses in einzelnen Fällen nicht zutreffen sollte, so erfordert doch der durch die

Leichtigkeit der Ausführung geweckte Reiz zur Unterschlagung jener Güter eine bedeutende Prämie, als Abwendungsmittel solcher strafbaren Versuchungen.

In d. Pommerschen Strandordn. v. 4. April 1743, §. 9, ist deshalb dem Berger der seetriftigen Güter ein Bergelohn zugebilligt worden, welches in allen Fällen die Hälfte des Werths des geborgenen Guts beträgt. Eine gleiche Bestimmung enthält das Ostpreußische Seerecht vom 1. December 1727, Kap. 9 Art. 18, und die Ostpreußische Strandordnung vom 10. November 1727, Art. 5; die auswärtigen Seerechte, namentlich das Englische, stimmen damit überein.

(Ergänzungen der Pr. Rechtsbücher S. 157.)

6. Circ.-Rescr. des K. Minist. des Innern u. der Pol. v. 25. Mai 1841 an sämmtl. K. Reg., so wie an das K. Polizei-Präsidium in Berlin, betreffend die Heimsendung verunglückter Preuß. Schiffsleute.

In der Verordn. v. 5. Okt. 1833 [1]), die Verpflichtung der Preuß. Seeschiffer zur Mitnahme verunglückter vaterländischer Schiffsleute betr., ist §. 6 festgesetzt, daß der Schiffer für die Aufnahme, Ueberfahrt und Beköstigung eines solchen Schiffsmanns auf eine jedesmal von dem Konsul zu verabredende Entschädigung Anspruch haben, das Maximum derselben jedoch auf 10 Sgr. für den Mann und Tag, vom Tage der Aufnahme bis zum Tage der Ankunft im Bestimmungshafen einschließlich, bestimmt werden soll. Das K. Min. d. ausw. Angel. hat die K. Konsuln noch durch eine C.-Verf. v. 24. April 1834 über das bei der Heimsendung verunglückter Preuß. Schiffsleute zu beobachtende Verfahren mit näherer Anweisung versehen und in dieser Beziehung, so weit die Rückkehr derselben zu Lande erfolgen muß, angeordnet:

1) daß die Konsuln den Schiffsleuten einen Paß nach ihrer Heimath ertheilen sollen, worin eine bestimmte Reiseroute vorgeschrieben ist, von welcher ohne dringende Veranlassung nicht abgewichen werden darf, und
2) daß die Unterhaltungskosten, welche den zu Lande heimkehrenden Matrosen von den Konsuln vorgeschossen werden, in der Regel den Betrag von $2\frac{1}{2}$ Sgr. für die Meile, und 10 Sgr. für den Tag, an welchem die Schiffsleute sich unumgänglich in Hafenplätzen oder Städten aufhalten müssen, nicht überschreiten dürfen.

Es ist aber unlängst der Fall vorgekommen, daß einzelne Behörden die, wegen Heimsendung solcher Schiffsleute auf dem Landwege, an dieselben ergangene Requisition des K. Konsuls, den Heimkehrenden das nöthige Reisegeld nach den von dem K. Min. d. ausw. Angel. vorgeschriebenen Sätze zu verabreichen, mißverstanden und den Schiffsleuten, obwohl sie keinen Ruhetag gehalten hatten, außer den Reisegeldern à $2\frac{1}{2}$ Sgr. pro Mann und Meile, noch 10 Sgr. für jeden Mann an Verpflegungsgeldern gezahlt haben. Bei dieser irrthümlichen Auslegung der Requisition des Konsuls haben die Schiffsleute, welche ihrer Effekten wegen mittelst Fuhre befördert wurden und sonach an jedem Tage einen bedeutenden Weg zurücklegen konnten, mitunter an Reise- und Verpflegungsgeldern jeder mehr als 1 Thlr. für den Tag ausgezahlt erhalten.

Ich beauftrage daher die K. Reg. die betr. Behörden Ihres Bezirks dahin mit Anweisung zu versehen:

daß diejenigen Matrosen, welche von den K. Konsuln zu Lande nach ihrer Heimath gesandt werden, für wirkliche Reisetage der Regel nach nur $2\frac{1}{2}$ Sgr. pro Mann und Meile, und wenn sie nothwendig Ruhetag halten müssen, statt jedes Reisegeldes 10 Sgr. pro Tag als Verpflegungsgeld gezahlt, beiderlei Arten von Reiseunterstützungen für einen und denselben Tag aber niemals mit einander verbunden werden dürfen.

(Min.-Bl. d. inn. Verw. 1841. S. 125, Nr. 186.)

III. Belehrung über zweckmäßige Rettungs-Maßregeln bei Schiffbrüchen.

Publikandum der K. Reg. zu Danzig v. 19. Jan. 1817. [2])

Bei Strandungen der Seeschiffe kömmt es, wie dies allen Seefahrern bekannt sein wird, vorzüglich darauf an, vom verunglückten Schiffe aus, den zur Ret-

1) Mitgetheilt S. 352 u. Ges.-S. 1833 S. 1227.
2) Diese Verordnung ist auch von den K. Reg. in Cöslin, Stettin u. Stralsund unterm resp. 5 u. 8. Febr. für ihre Reg.-Bez. publicirt.

tung herbeieilenden Küstenbewohnern ein Seil zuzusenden, um mit Hülfe desselben, ihnen Gelegenheit zu verschaffen, sich mit Böten durch die starke Brandung dem gestrandeten Schiffe nahen zu können.

Gewöhnlich bedient man sich hierzu der Tonnen, jedoch führen diese bei starken Brandungen nur langsam das Seil dem Lande zu, häufig, nachdem das Schiff schon zerschlagen und die Mannschaft desselben verunglückt ist.

Der englische Marinekapitain J. Brodie hat indessen eine Vorrichtung erfunden, die sich nicht blos durch ihre Einfachheit empfiehlt, sondern deren Brauchbarkeit sich auch nach mehreren angestellten Versuchen bewährt hat.

Es wird nämlich eine Schiffsflagge doppelt zusammengeschlagen, an den Seiten zugeheftet, und in die Oeffnung des so gebildeten Sackes ein dünnes leichtes Querholz eingebunden. An dies letztere befestigt man sodann eine feine leichte Schnur, und läßt hiernächst, so vorgerichtet, von dem höchsten Punkte des Schiffes aus, den man erreichen kann, diesen Sack vom Winde anschwellen, und dem Lande zuführen.

Unter glücklichen Umständen fliegt diese Flagge mit dem Seile 200 Fuß und darüber, dem Strande zu, wodurch alsdann durch selbige stärkere Tauwerke vom Schiffe ans Land gezogen, und die Kommunikation zur Rettung der Mannschaft mittelst Böte leicht bewerkstelligt werden kann.

Die Zweckmäßigkeit dieser Vorrichtung hat sich bei nicht gar zu bedeutenden Entfernungen des gestrandeten Schiffes von der Küste durch mehrere, auf Befehl des K. Min. der Fin. und des H. angestellte Versuche ergeben. Wir machen daher das Seeschifffahrt treibende Publikum ganz besonders hierauf aufmerksam, weil jedenfalls dadurch die betr. Rettungsmittel nutzbar vermehrt sind, wenn auch unter unglücklichen Umständen der Erfolg nicht immer nach Wunsch ausfallen sollte.

(A. l. 221 — 1, 148.)

Anhang.

I. Die Küstenschifffahrt.

A. Die Allerhöchste Kab.-Ordre v. 20. Juni 1822 (Ges.-S. 1822 S. 177, mitgetheilt S. 12) ordnete eine Erhöhung der Schifffahrts-Abgaben in allen Preuß. Häfen um 2 Thlr. (eingehend) und 1 Thlr. (ausgehend) pr. Last für beladene Schiffe aller Nationen an, in deren Häfen die Preuß. Schiffe oder deren Ladungen einer höheren Besteuerung als die nationalen Schiffe unterliegen, und zwar sollte diese Abgabe nicht als eine erhöhte Einnahmequelle der Staatskasse angesehen, sondern lediglich zum Besten der inländischen Rhederei verwandt werden.

Außer diesem Schutze gegen die Bedrückung Preuß. Handels- und Schifffahrts-Interessen durch die derzeitige [1] Englische Schifffahrts-Gesetzgebung gewährte die A. K.-O. v. 20. Juni 1822 der nationalen Schifffahrt die ausschließliche Berechtigung zum Schifffahrtsbetriebe von einem Preuß. Hafen nach dem andern, indem sie diese Schifffahrt als inneres Landesgewerbe ansieht und dessen Ausübung nur den Inländern gestattet. Durch eine Verfügung des K. Handelsministerii v. 1. Juli 1852 wurden die betreffenden Prov.-Regierungen indessen angewiesen, den Verkehr zwischen den Rheinländischen und Ostseehäfen auch den Schiffen mit Nicht-Preußischer Flagge zu gestatten. Durch den September-Vertrag sind mit dem Anfange des Jahres 1854 die Schiffe Oldenburgischer, Hannoverscher und Preußischer Flagge in allen drei Ländern auch in Betreff der Küstenschifffahrt (cabotage) gleichgestellt worden.

B. Die in Bezug auf die Küstenschifffahrt ergangenen besonderen Bestimmungen sind folgende:

1. Die Erlaubniß, daß Küstenfahrer von mehr als 20 Lasten entweder nur mit einem Schiffer oder einem Steuermann fahren dürfen.

a) Verf. der K. Reg. zu Stettin v. 1. Sept. 1840 an die K. Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde.

Die in Rede stehende Ausnahme bezieht sich, wie bestimmt ausgesprochen worden ist, nur auf Küstenfahrer. Das Kriterium der letztern kann aber nicht nach der Lastenzahl angegeben werden, sondern es entscheidet der Gebrauch, welcher in der Regel von solchen Fahrzeugen gemacht wird, über ihre Qualität als Küstenfahrer, deren Tragfähigkeit gewöhnlich nicht 30 Lasten zu übersteigen pflegt. So

1) Die Freigebung der Küstenschifffahrt im vereinigten Königreiche ist im Anfange dieses Jahres endlich erfolgt.

viel ist aber außer Zweifel, daß Schiffe von 100 und mehr Lasten auf keinen Fall zu den Küstenfahrern gezählt werden, und das den letzteren rücksichtlich der Bemannung gewährte Beneficium in Anspruch nehmen können, wenn dieselben auch einmal ausnahmsweise zu einer Küstenfahrt verwendet werden.

b) Verf. der K. Reg. zu Stettin v. 30. Nov. 1850 an die Herren Vorsteher der dortigen Kaufmannschaft.

Da von verschiedenen Seiten Klagen über den Mangel an Matrosen und Schiffsführern eingegangen sind, welche in Folge der Aushebungen zur Kriegsmarine und zum gewöhnlichen Militairdienste und der politischen Verhältnisse eingetreten ist, so hat das Königl. Handelsministerium mittelst Reskripts vom 17. d. M. genehmigt, daß vorläufig, bis sich die Verhältnisse in dieser Beziehung günstiger gestalten, die mittelst Verfügung vom 23. December 1846 mitgetheilte Bestimmung des Finanz-Ministerial-Reskripts vom 7. December 1846 in Gültigkeit verbleibt. Es dürfen daher vorläufig noch Küstenfahrzeuge von 20 Lasten und weniger ohne einen examinirten Schiffer oder Steuermann, Küstenfahrzeuge von mehr als 20 Lasten aber dann auslaufen, wenn sie mit einem geprüften Schiffer oder geprüften Steuermann versehen sind.

Sie wollen den Inhalt dieser Verfügung zur Kenntniß des betheiligten Publikums bringen.

2. Die Qualifikation der Führer von Küstenfahrzeugen betr.

Verf. des K. Ober-Präs. zu Stettin an die K. Reg. daselbst vom 7. Febr. 1851.

Der Königl. Regierung eröffne ich auf den gefälligen Bericht vom 25. v. M. die Qualifikation der Führer von Küstenfahrzeugen betreffend, daß es m. E. einer besonderen Ermächtigung zur Beibehaltung der bisherigen Praxis bis dahin, daß diese Angelegenheit durch den Erlaß der projektirten Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Führer von Küstenfahrzeugen regulirt sein wird, nicht bedarf. Denn nachdem das Königl. Ministerium es nicht für rathsam erachtet hat, mit dem Erlaß jener Instruktion unter den obwaltenden Verhältnissen vorzugehen und mittelst Reskripts vom 26. August 1849 und 17. November 1850 die Genehmigung dazu ertheilt hat, daß bis auf Weiteres dem Erlasse vom 19. Decbr. 1843 gemäß, Küstenfahrzeuge unter 20 Last Tragfähigkeit ohne einen examinirten Schiffer oder Steuermann, Küstenfahrzeuge von mehr als 20 Lasten aber dann auslaufen dürfen, wenn sie mit einem geprüften Schiffer oder mit einem geprüften Steuermann versehen sind, so folgt daraus, daß in dem früheren Provisorium auch jetzt nichts hat geändert werden sollen.

Dies ist auch bereits in einem früher aus Anlaß eines Berichts der Königl. Regierung in Stralsund an mich ergangenen Erlasse des Königl. Ministeriums vom 27. Decbr. 1848 ausgesprochen. Es kann daher auch aus dem Umstande, daß in dem Erlasse vom 17. Novbr. v. J. auf das Reskript vom 7. Decbr. 1846 Bezug genommen worden ist, nicht gefolgert werden, daß es in der Absicht des Königl. Ministeriums gelegen habe, durch jene Bezugnahme den bisherigen Begriff der Küstenfahrzeuge auf das in der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 30. Mai 1843 vorgeschriebene Normal-Maß von 25 Lasten Tragfähigkeit und weniger zu beschränken.

Wäre dies die Absicht gewesen, so würde es bestimmt ausgesprochen worden sein. Es würde dies auch um so mehr haben geschehen müssen, als die in dem Erlasse vom 7. Decbr. 1846 ausgesprochenen Gesichtspunkte bis jetzt weder zur Ausführung gekommen sind, noch bei der eintretenden Abänderung der Verhältnisse haben ausgeführt werden sollen. Bei dieser Lage der Sache halte ich eine Berichtserstattung an das Königl. Ministerium nicht für erforderlich, überlasse der Königl. Regierung vielmehr, die bisherige Praxis auch ferner als maßgebend anzusehen und demgemäß der Schifffahrts-Kommission in Swinemünde Instruktion zu ertheilen.

3. Rescr. des K. Minist. für Handel 2c. v. 8. Mai 1853 an die K. Reg. zu Stettin.

Auf den Bericht vom 26. v. M. genehmige ich unter Remission der Anlagen, daß diejenigen Fahrzeuge, welche lediglich zu Fahrten zwischen den Häfen des dortigen Regierungs-Bezirks und der Schwedischen Ostsee-Küste diesseit

Christianopel benutzt werden, rücksichtlich der Verpflichtung zur Annahme geprüfter Schiffer oder Steuerleute nach denselben Grundsätzen behandelt werden, wie solche in Betreff der nur zwischen Preußischen Häfen fahrenden Schiffe festgestellt worden sind. Berlin, den 8. Mai 1853.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentl. Arbeiten.

(gez.) v. d. Heydt.

II. Das Musterungswesen.

Nachdem Abthlg. IV. S. 29 die auf die Annahme und Entlassung des Schiffsvolks und Handhabung der Mannszucht auf Seeschiffen bezüglichen Vorschriften mitgetheilt worden, erfolgen nachstehend diejenigen Bestimmungen, welche sich auf das Geschäft der Musterung selbst beziehen.

1. In Betreff des Anwerbens Preuß. Matrosen auf fremden Schiffen und der dabei zu beobachtenden Bedingungen sind nachfolgende Bestimmungen ergangen:

a. Verf. der ehemal. K. Regier. von Pommern zu Stargard vom 7. Juli 1812.

Das Anwerben preußischer Matrosen auf fremden Schiffen und die dabei zu beobachtende Bedingung, ist von Seiten der höheren Behörden zur Sprache gebracht und nach näherer Erwägung dieses Gegenstandes der Beschluß gefaßt, und uns von Seiten des Königl. Departements für die Gewerbe und den Handel am 28. v. M. bekannt gemacht worden.

Hiernach ist es die Absicht zwar nicht, den preußischen Seeleuten das Engagement auf fremden Schiffen, insofern nicht politische oder persönliche Verhältnisse dies nöthig machen, zu verbieten oder auch nur zu erschweren, man muß es vielmehr gern sehen, wenn sie Gelegenheit finden, nicht nur dadurch ihren Unterhalt zu erwerben, sondern sich auch zu tüchtigen Seeleuten zu bilden; dagegen ist es aber auch nothwendig, daß ein solches Engagement nur mit Vorwissen und Bewilligung der Polizei-Obrigkeiten geschehe.

Auch ist es Sache der Behörde, welche die Musterrollen ausfertigt, dafür zu sorgen, daß wenn ein einländischer Matrose sich auf einem fremden Schiffe engagirt und kein eigenes Vermögen hat, der fremde Schiffs-Kapitain verpflichtet werde, eine Kaution für ihn zu bestellen, an die man sich auch wegen der Vorschüsse halten könne, welche die Königl. Gesandtschaften für preußische auf fremden Schiffen engagirt gewesene Matrosen zuweilen zu leisten in den Fall kommen und wird die Einziehung des Betrags dieser Auslagen entweder aus dem Vermögen des Matrosen oder der bestellten Kaution in solchen Fällen von uns verfügt werden.

Die Größe der Kaution kann in der Regel zu 100 Thlr. für jeden Matrosen angenommen werden, sowie solches bereits in dem Ostpreußischen Regierungs-Departement festgesetzt ist.

Sie haben sich daher hiernach gemessenst zu achten.

b. Verf. derselb. Regier. v. 26. Nov. 1812 an den Magistrat zu Swinemünde.

Mit Bezug auf die Ihnen unterm 7. Februar c. bekannt gemachte höhere Bestimmung wegen des Engagements preußischer Matrosen auf fremden Schiffen, eröffnen wir Ihnen in Gemäßheit anderweiter Verfügung des Königl. Departements im Ministerio des Innern für Gewerbe und Handel von 4. Mai c., daß den preußischen Matrosen, welche sich auf fremden Schiffen engagiren und für welche die Schiffs-Kapitains eine Kaution von 100 Thlr. bestellen, oder welche eigenes Vermö-

gen besitzen, durch diejenige Behörde, welche die Musterrolle aufnimmt, ein Certifikat über die niedergelegte Kaution oder über den Besitz des eigenen Vermögens ertheilt werden soll, damit die im Auslande angestellten preußischen Konsuls mit Sicherheit übersehen können, welche Vorschüsse sie den Matrosen leisten können.

Es sind sowohl für den Fall einer zu stellenden Kaution, als auch wenn der Matrose eigenes Vermögen besitzt und also die Kaution nicht nöthig wird, die erforderlichen Certifikate gedruckt worden, und erhalten Sie in der Anlage von jeder Sorte zwanzig Exemplare, deren Ausfertigung Ihnen in vorkommenden Fällen lediglich überlassen wird.

Den Matrosen ist übrigens bekannt zu machen, daß die Konsuls, bei welchen sie sich wegen ihrer Rückkehr ins Vaterland melden — sich von ihrer wirklichen legalen Entlassung, oder des sie betroffenen Unglücks, wie Strandung oder Kaperei — hinlängliche Ueberzeugung verschaffen werden, bevor sie ihnen Reise-Gelder geben.

c. Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 20. März 1841 an die K. Schifffahrts-Kommission.

2c. Wenn gleich unsere Cirkular-Verfügung vom 7. Februar 1812, wonach die Bestellung einer Kaution von 100 Thlrn. von denjenigen Matrosen gefordert wird, die sich auf ausländischen Schiffen verheuern wollen, sich zunächst nur auf diejenigen Fälle bezieht, wo die Führer der in diesseitigen Häfen bereits liegenden fremden Schiffe hiesige Seeleute heuern, so ist es doch unbedenklich, gedachte Bestimmung auch für den vorliegenden Fall in Anwendung zu bringen, da es im Effekt übereins hinausläuft, ob das ausländische Schiff, für dessen Dienst das Engagement geschieht, in einem diesseitigen oder fremden Hafen liegt. Demnach sind an keinen Seefahrer Pässe zu dergleichen Reisen zu ertheilen, der nicht in genügender Weise die auf 100 Thlr. normirte Kaution vorherbestellt, worüber das Dokument von der Landräthl. Behörde sorgfältig zu asserviren ist.

d. Verf. ders. Regier. v. 2. April 1841 an dieselbe Behörde.

Die Bestellung der Kaution ist zunächst Sache dessen, der sich auf fremden Schiffen verheuert und nur wenn er hierzu außer Stande, solche von dem betreffenden Schiffer zu fordern. Die Kaution braucht übrigens nicht unbedingt durch baare Niederlegung zu geschehen, sondern kann auch durch sichere Dokumente oder annehmbare Bürgschaft erfolgen.

Die Verhältnisse der Bürgen sind aber vor der Annahme der Bürgschaft genau zu prüfen.

2. Schiffer, welche in Stettin klariren, sind nicht auch zur Musterung daselbst verpflichtet.

Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 3. März 1828 an die Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde.

Auf Ihre beiden Berichte vom 26. Septbr. und 17. Decbr. pr. a., betreffend die Beschwerde des Schiffers Prutz, eröffnen wir Ihnen, daß allerdings jedes Schiff, welches Seereisen unternimmt, den gesetzlichen Vorschriften gemäß mit einem geprüften Schiffer und Steuermann versehen sein muß. Es kann dabei eben so wenig auf die Größe des Schiffs als auf die Länge der Seereisen ankommen, da ein kleines Schiff durch ungeschickte Führung auf einer kurzen Reise in dieselben Gefahren gebracht werden kann, wie ein großes auf einer langen Reise. — Eben so eröffnen wir Ihnen hinsichts der Musterrollen, daß nach der Verfügung der ehemaligen Königl. Krieges- und Domainen-Kammer vom 7. Febr. 1767 feststeht, daß jedem Schiffer für eine neue Reise eine neue Musterrolle ausgefertigt werden müsse. — Wir verweisen Ihnen demnach, daß Sie diese Vorschriften früher nicht durchgehends beobachtet haben, und geben Ihnen auf, sich in Zukunft genau darnach zu richten. — Den 2c. Prutz haben wir ebenfalls nach Maßgabe der vorstehend ausgesprochenen Grundsätze beschieden. — Was den Antrag der hiesigen Musterungs-Kommission betrifft, daß alle Schiffe, die hier klariren, auch hier zu mustern gehalten sein sollen, so erscheint derselbe nicht als gesetzlich begründet und haben wir demnach festgesetzt, daß die Schiffe, die hier klariren, nicht gezwungen sein sollen auch hier zu mustern, sondern daß es den Schiffern frei stehen soll, sich die Musterrolle erst in Swinemünde ausfertigen zu lassen.

3. Befreiung der Küstenfahrer bis incl. 17 Last Tragfähigkeit von der Musterung zu den Reisen in vaterländische Häfen.

Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 5. Juni 1837 an die Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde.

In Verfolg der Verfügung vom 29. August v. J. wird der Schifffahrts-Kommission hierdurch bekannt gemacht, daß des Herrn Finanz-Ministers Excellenz von der früheren Anordnung, wonach die Besatzung aller Küsten-Fahrzeuge von mehr als 7 Last Tragfähigkeit auch bei Reisen in die vaterländischen Häfen sich der Musterung unterwerfen sollten, abgestanden und mittelst Reskripts vom 10. April c. festgesetzt hat:

> daß die Küstenfahrer bis incl. 17 Last Tragfähigkeit von der Musterung zu den Reisen in vaterländische Häfen frei zu lassen, dagegen aber die größeren der Musterung zu unterwerfen seien,

wobei sich jedoch von selbst versteht, daß diese Maßregel sich immer nur auf solche Reisen bezieht, die nach preußischen Häfen über See gehen, wogegen es bei Fahrten auf den Binnengewässern wie bisher auch künftig der Musterung nicht bedarf.

Indem wir die Schifffahrts-Kommission hiervon zur Nachricht und Achtung in Kenntniß setzen, fordern wir Sie in Folge höherer Veranlassung zugleich auf, sich binnen 14 Tagen darüber zu äußern, ob nicht zur möglichsten Erleichterung des Küsten-Verkehrs diese Musterungen gebührenfrei vollzogen werden können, so daß blos der Stempel zur Musterrolle von 15 Sgr. von dem Schiffer entrichtet zu werden braucht. Eventuell sind die Hindernisse und die Gebührensätze, welche Fahrzeuge von über 17 Lasten bis zu derjenigen Größe, wo sie gewöhnlich zu Küstenfahrten gebraucht werden, zu entrichten haben würden, anzugeben.

4. Musterung der Besatzung der Dampfschiffe und der, regelmäßige Fahrten machenden Seeschiffe.

Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 3. Juni 1846 an die Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde.

Der Königl. Schifffahrts-Kommission erwiedern wir auf den Bericht vom 15. v. M., die Musterung der Besatzung der Dampfschiffe und der, regelmäßige Fahrten machenden Segelschiffe betreffend, daß allerdings bei der letztern Kategorie, so wie für dergleichen Küstenfahrzeuge, die Visirung der alten Musterrolle in dem angezeigten Falle genügt, wonach fortan zu verfahren ist.

5. Schiffsmänner müssen bei der Musterung wenigstens mit einem gestempelten Exemplare der Formulare zu den Ausführungs-Zeugnissen versehen sein.

Verf. der K. Regier. zu Stettin v. 5. Decbr. 1840 an die Schifffahrts-Kommission zu Swinemünde.

Mit Bezug auf den §. 2 der neuen Instruktion über die Befähigung und für die Prüfung der Steuerleute, Seeschiffer und Seelootsen, welche in 4 Exemplaren hier beiliegt und auch nächstens im Amtsblatt erscheinen wird, veranlassen wir die Schifffahrts-Kommission hiermit, künftig keine Schiffs-Besatzung zu mustern, bevor ein jeder derselben sich darüber ausgewiesen, daß er wenigstens mit einem gestempelten Exemplar der Formulare zu den Aufführungs-Zeugnissen, welche nach beendigter Reise die Schiffer auszufüllen haben, versehen sei; besser ist es, wenn jeder Schiffsmann sich im Frühjahr mit mehreren solcher Formulare versieht, um nicht in Verlegenheit zu kommen, wenn er im Laufe des Jahres in auswärtigen Häfen den Schiffer wechselt.

Uebrigens behalten wir uns vor, der Schifffahrts-Kommission eine Anzahl Exemplare der Instruktion zum Debit an das schifffahrttreibende Publikum zuzufertigen, sobald deren Abdruck vollendet ist.

De la Haye.

Mahnke, C.

Die Seeschifffahrt Preußens, eine systematisch geordnete Sammlung allen auf dieselbe Bezug habenden gesetzlichen Bestimmungen und Erlasse

Stettin 1855